



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 138]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अप्रैल 7, 2017/चैत्र 17, 1939

No. 138]

NEW DELHI, FRIDAY, APRIL 7, 2017/CHAITRA 17, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 23 फरवरी, 2017

सं. टीएएमपी/34/2016-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण विशाखापट्टनम पत्तन के आस-पास स्टैक किये गए शुष्क बल्क कार्गो को ढकने के लिए तिरपाल और मानवशक्ति की आपूर्ति के लिए अतिरिक्त उपकरण की उगाही के विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का, इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार, निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

संख्या. टीएएमपी/34/2016-वीपीटी

विशाखापट्टनम पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति

- (i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन (वित्त)
- (ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(फरवरी, 2017 के 8वें दिन पारित)

यह मामला विशाखापट्टनम पत्तन के आस-पास स्टैक किये गए शुष्क बल्क कार्गो को ढकने के लिए तिरपाल और मानवशक्ति की आपूर्ति के लिए अतिरिक्त उपकरण की उगाही के विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वीपीटी) के 15 जून, 2016 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2. वीपीटी द्वारा अपने 15 जून, 2016 के प्रस्ताव में उठाये गए मुख्य मुद्दों को सारांश इस प्रकार है-

- (i) शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, लौह अयस्क आदि जो पत्तन के आस-पास विभिन्न स्टैक यार्डों में खुले में स्टैक किया जा रहा है, धूल उत्सर्जन संभावित होता है, विशेषकर तेज़ हवाओं के दौरान, जो एक पर्यावरणीय समस्या है।

- (ii) विशाखापट्टनम पत्तन ने स्टैकों पर, सड़कों पर पानी का छिड़काव और विशेषकर कार्गो स्टैकों को तिरपाल से ढकने जैसे धूल उत्सर्जन को नियंत्रित करने के काफी नियंत्रण उपाय किये हैं।
- (iii) विभिन्न पर्यावरणीय उपायों में से, संबंधित आयातकों/निर्यातकों के प्रहस्तन एजेंटों द्वारा स्टैकयार्डों को ढकने के उपाय किये जाते जा रहे हैं। यातायात विभाग द्वारा परिपत्र जारी करने के बावजूद, यह पाया गया है कि स्टैकों को ढकने का काम नियमित रूप से नहीं किया जाता है। इसके कारण, बीपीटी को निकट की आवासीय कालोनियों से बहुत सी शिकायतें प्राप्त हो रही हैं। अंतरिम अल्पकालीन उपाय के रूप में, सभी शुष्क बल्क स्टैकों को बेहतर गुणतापरक तिरपाल से ढकने का निर्णय लिया गया है ताकि विशाखापट्टनम शहर को धूल से बचाया जा सके जो जनता की मुख्य समस्या है। इसलिए, हमेशा स्टैकों को ढकना सुनिश्चित करने के लिए, बीपीटी तिरपालों से स्टैकों को ढकने का कार्य अपने हाथ में लें और संबंधितों से टन आधार पर प्रभारों की वसूली करें।
- (iv) इसे अतिरिक्त, पत्तन न्यूनतम प्रदूषण सूचकांकों के साथ हरित पत्तन का दर्जा प्राप्त करने के लिए प्रतिबद्ध है। पत्तन द्वारा इस उद्देश्य की प्राप्ति के लिए प्रत्यक्ष रूप से और बीओटी/पीपीटी प्रचालकों के माध्यम से भी विभिन्न अल्प कालीन और दीर्घ कालीन उपाय अपनाये हैं। अल्पकालीन उपाय के रूप में मरमूगांव पत्तन न्यास द्वारा शुष्क बल्क कार्गो के स्टैक को तिरपाल से ढकने के लिए अपनाया है और सूचित किया गया है कि यह उपाय सफल रहा है और प्रदूषण नियंत्रण के लिए एक प्रभावकारी उपाय साबित हुआ है।
- (v) उपरोक्त को देखते हुए, बीपीटी ने स्टैकों को तिरपाल से ढकने के लिए प्रदूषण नियंत्रण के तौर पर 5 रुपए प्रति टन का अतिरिक्त उपकर लागू करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन और बीओटी/पीपीटी प्रचालकों द्वारा इस अतिरिक्त सुविधा को प्रदान करने के वित्तीय प्रभावों की प्रति टन लागत का आकलन इस प्रकार है:

(क)	सिल्पालिन अथवा समकक्ष तिरपाल की लागत: आकार 60' × 40' (20नग)	
	और 60' × 60' (20नग) कुल मात्रा 11,149.59 वर्ग मीटर@120 जीएसएम ₹38.08 रु. प्रति वर्ग मीटर	₹4,24,576/-
(i)	औसत स्टैक प्रति वर्ग मीटर	3 टन
(ii)	तिरपाल का जीवन	1 वर्ष
(iii)	एक वर्ष में तिरपाल से ढका जाने वाला कुल कार्गो-कोयले के लिए 40 दिन के विराम समय और एक वर्ष में तिरपालों को उलट कर डालने की संख्या पर विधिवत् सुविचार के पश्चात्	11,149.58X8X3
		2,67,590 टन
	इसलिए प्रति टन तिरपालों की लागत	4,24,576 /2,67,590
		₹1.59/-
(ख)	सेवाओं के लिए श्रम प्रभार	₹80,68,946/-
	इसलिए, प्रति टन श्रम प्रभार	₹80,68,946/- /2,67,590 टन
		₹30.15
(ग)	कुल(क) + (ख)	₹31.74

3. बीपीटी ने सभी पत्तन प्रयोक्ताओं के साथ परामर्श करके सितंबर, 2015 में परिपत्र संख्या 567 जारी किया और वे स्टैकों को तिरपाल से ढकने को सिद्धांत रूप से सहमत हैं और प्रबंधन को अनुरोध किया कि वे बीओटी/पीपीटी प्रचालकों सहित व्यवसाय को एक परिपत्र जारी

कर दें। तत्पश्चात्, वीपीटी ने यह कहते हुए 30 सितंबर, 2015 को परिपत्र संख्या 572 जारी किया कि वीपीटी ने प्राधिकरण को 5 रुपए प्रति एमटी के उपकर की उगाही का प्रस्ताव किया है कि इस उगाही के अनुमोदन की प्रत्याशा में, बीओटी प्रचालकों/स्टीवडोरों/प्रहस्तन एजेंटों को 5 रुपए प्रति एमटी उपकर प्रभावित करने के लिए अधिकृत कर दिया और कि उपकर सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो के आयात और निर्यात पर उगाहा जायेगा। बीओटी/स्टीवडोर/प्रहस्तन एजेंटों से अनुरोध किया गया था कि वे सभी कार्गो स्टैकों को तिरपाल से ढकना सुनिश्चित करने के लिए तत्काल कार्रवाई करें।

4. उक्त प्रस्ताव की गणना में तिरपाल की लागत 1.59 रुपए प्रति टन और श्रम प्रभार 30.15 रुपए प्रति टन लिया गया है। तथापि वीपीटी ने व्यापार को 27.08.2015 के परिपत्र में तिरपाल से ढकने की लागत 5 रुपए प्रति टन सूचित की है जिसकी गणना इस प्रकार है:

- | | |
|-------------------------------------|------------------------|
| (i) प्रति वर्ग मीटर औसत स्टॉक | : 3 टन प्रति वर्ग मीटर |
| (ii) प्रति वर्ग मीटर तिरपाल की लागत | : ₹38.08 रुपए |
| (iii) तिरपाल का जीवन | : 1 वर्ष |
| (iv) विराम समय (कोयला) | : 40 दिन |
| (v) तिरपाल के प्रयोगों की संख्या | : एक बार में 8 बार |
| (vi) लागत प्रति टन | : ₹1.19 रु. |
| (vii) सेवाओं लिए श्रम प्रभार | : ₹4.51 रु. (लगभग) |
| (viii) योग | : ₹5.77 रु. प्रति टन |
| (ix) उपकर के रूप में उगाही | : ₹5/- रु. प्रति टन |

5. उपरोक्त को देखते हुए, यदि पत्तन प्रयोक्ता अपने स्टैकों को तिरपाल से नहीं ढकने में आना-कानी करते हैं तो 5 रु. प्रति टन उगाहने का प्रस्ताव किया जाता है। अन्यथा वीपीटी स्टैकों को तिरपाल से ढकेगा और तिरपाल कवरिंग के 1.59 रु. प्रति टन और 30.15 रु. प्रति टन श्रम प्रभार के लिए, न लाभ न हानि आधार पर वसूली करेगा। वीपीटी से इस प्राधिकरण के आदेश दिखाने का अनुरोध किया गया।

6. वीपीटी ने वीपीटी बोर्ड कक्ष में 27 अगस्त, 2015 को कोयला आयातकों और उनके प्रहस्तन एजेंटों के साथ विभिन्न पर्यावरणीय मुद्दों पर चर्चा के संबंध में हुई बैठक के कार्यवृत्त की प्रति प्रस्तुत की।

7.1. वीपीटी के प्रस्ताव में सूचना संबंधी पाई गई कमियों को देखते हुए वीपीटी को हमारे 4 जुलाई, 2016 के पत्र के द्वारा सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। उसके बाद 9 सितंबर, 2016 को अनुस्मारक भी भेजा गया।

7.2. वीपीटी ने अपने 18 अक्टूबर, 2016 के पत्र में अपना उत्तर दिया।

हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और वीपीटी द्वारा दिये गए उत्तर का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया गया है।

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	वीपीटी द्वारा दिया गया उत्तर
(i)	वीपीटी का प्रस्ताव पत्तन के आस-पास स्टैक किये जा रहे शुष्क बल्क कार्गो को तिरपाल से ढकने के लिए उपकर की उगाही से संबंधित है। यह सेवा धूल भरे शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए कार्गो के प्रहस्तन और कार्गो स्टैकिंग सेवाओं का एक अभिन्न अंग प्रतीत होती है। पत्तन ने अपने हाल ही के अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में, अन्य मदों के साथ-साथ, शुष्क बल्क कार्गो सहित सभी कार्गो मदों पर घाटशुल्क दरों में 50% की वृद्धि और लाइसेंस (भंडारण) शुल्क में 300% वृद्धि का प्रस्ताव किया है। वीपीटी पुष्टि करे और	यह स्पष्ट किया जाता है कि दरमानों के संशोधन का प्रस्ताव दिसंबर, 2015 में भेजा गया था जबकि महापत्तन न्यासों के प्रशुल्क निर्धारण नीति, 2015 के अनुसार दरमानों के सामान्य संशोधन के हाल ही के प्रस्ताव में वार्षिक राजस्व अपेक्षा निकालने के लिए वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 का व्यय पर विचार किया गया था। वीपीटी द्वारा दरमानों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव दिसंबर, 2015 में भेजा गया था जबकि तिरपाल का प्रस्ताव 2016 में। स्टैकों को तिरपाल से ढकने का व्यय वीपीटी दरमानों के संशोधन के लिए दिसंबर, 2015 का प्रस्ताव भेजने समय हिसाब में नहीं लिया गया था।

	यह दर्शाये कि कार्गो प्रहस्तन ऐसी वृद्धि (इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया है) में इस व्यय को शामिल नहीं किया गया, जो शुष्क बल्क (धूलीय) कार्गो के लिए कार्गो प्रहस्तन सेवा का एक अभिन्न अंग है।	
(ii)	कुछेक धूलीय शुष्क बल्क कार्गो जैसे तापीय कोयला, लौह अयस्क, (परंपरागत प्रहस्तन) चूना पत्थर, जिप्सम के लिए संशोधित दरमानों में घाटशुल्क दर 22.50 रु. टन, 20.25 रु./टन, 36.00 रु./टन, 36.00 रु./टन है। उक्त घाटशुल्क दर के प्रति वीपीटी ने यदि पत्तन शुष्क बल्क कार्गो को तिरपाल से ढकने का कार्य करता है। 1.59 रु./टन तिरपाल से ढकने के प्रभार और 30.15 रु./टन श्रम प्रभारों को प्रस्ताव किया है जो कुल मिलाकर 31.74 रु./टन बनता है। ऐसी प्रस्तावित ऊंची दर (केवल तिरपाल से कार्गो का ढकने के लिए) का शुष्क बल्क कार्गो के लिए संशोधित घाट शुल्क की तुलना में पर्याप्त औचित्य दिये जाने की जरूरत है।	यह निवेदन किया जाता है कि, वीपीटी द्वारा स्टैकों को तिरपाल से ढकने के लिए तिरपाल की लागत के साथ-साथ श्रम लागत के लिए बोलियां आमंत्रित की गई थीं। उनके अनुसार 1.59 रु. प्रति टन तिरपाल की लागत और 30.15 रु. प्रति टन श्रम लागत की गणना की गई है। इसी की सूचना पीडब्ल्यूसी बैठक के दौरान व्यापार को दी गई थी। चर्चा के दौरान एक व्यापारिक फर्म/स्टीवडोरिंग फर्म ने सूचित किया कि मैसर्स विजाग सीपोर्ट प्रा. लि. ने परीक्षण आधार पर स्टैकों को तिरपाल से ढकने का कार्य आरंभ किया है, जहां यह लागत 5.00 रु. प्रति टन निकाली थी जबकि वीपीटी 31.64 रु. प्रति टन प्रभार का प्रस्ताव है जो कतई उचित नहीं है 27.08.2015 की बैठक के दौरान एपीपीसीबी के निर्देशों की सूचना पीपीपी प्रचालकों/स्टीवडोरों और अन्य व्यापारिक समुदाय को देते हुए शुष्क बल्क कार्गो को 100% ढकने के लिए कहा गया। व्यापार ने आगे कहा कि वीपीटी के 31.64 रु. प्रति टन के प्रस्तावित प्रभार कतई उचित नहीं है। क्योंकि यदि वे स्वयं ढकने का कार्य करते हैं तो 5.00 रु. प्रति टन निकाले हैं। यदि ऐसी स्थिति आ जाती है कि स्टैकों को स्टीवडोरों द्वारा नहीं ढका जाता और वीपीटी को स्टैक तिरपाल से ढकने पड़े तो 31.64 रु. प्रति टन की दर प्रभारित कर सकता है। तथापि, वीपीटी को व्यापार को ढकने की अनुमति देनी चाहिए।
(iii)	प्रस्ताव के अंतिम पैरा में यह कहा गया है कि यदि पत्तन प्रयोक्ता तिरपाल से स्टैक को ढकने में अनिच्छुक हैं तो 5 रु./टन की उगाही का प्रस्ताव किया गया है। अन्यथा वीपीटी ढकेगा और 1.59 रु./टन और 30.15 रु./टन प्रभार लगायेगा अंत में प्रस्ताव भ्रामक लगाता है। वीपीटी का प्रस्ताव स्पष्ट नहीं है।	(क) यह बताया जाता है कि तिरपाल से स्टैकों को ढकने के लिए 5.00 रु./टन संग्रह करने की अनुमति देने की स्थिति और विस्तृत औचित्य नीचे दिया जा रहा है:- “अधिकतर धूल भरा कार्गो स्टैकयाडों का 6 मीटर से भी अधिक तक अनुरक्षित किया जाता है। उन स्टैकयाडों को तिरपाल नहीं दी जाती जहां एमडीएसएस प्रदान नहीं किया जाता।” (ख) वीपीटी द्वारा प्रदूषण नियंत्रण उपायों के बावजूद, एपीपीसीबी ने अपने 12.12.2014 के पत्र के द्वारा सूचित किया है कि सूचित किया कि वीपीटी एपीपीसीबी के 16/04/2012 के पत्र में दिये गए निदेशों का अनुपालन करने में असफल रहा है और कारण बताने का निदेश दिये कि वीपीटी के विरुद्ध क्यों न वायु (प्रदूषण निवारण और नियंत्रण) अधिनियम, 1981 और जल (प्रदूषण नियंत्रण और नियंत्रण अधिनियम, 1974 और उसके संशोधनों तथा खतरनाक अपशिष्ट (प्रबंधन, प्रहस्तन और चारदीवारी पार मूवमेंट) नियम, 2008 के उपबंधों के अंतर्गत कार्रवाई की जाये और यह भी निदेश दिया कि वे 19.12.2014 को सुनवाई में उपस्थित हों अन्यथा जन स्वास्थ्य और पर्यावरण के हित में वीपीटी के विरुद्ध आगे की कार्रवाई आरंभ की जायेगी।
(iv)	पत्तन ने बताया है कि इसने 5 सितंबर, 2015 को परिपत्र संख्या 567 और 30 सितंबर, 2015 का परिपत्र संख्या 572 के द्वारा सभी पत्तन प्रयोक्ताओं को 5 रु. प्रति एमटी के उपकरण की उगाही करने और बीओटी प्रचालकों/स्टीवडोरों/प्रहस्तन एजेंटों को उसके लिए सभी शुष्क बल्क आयात और निर्यात कार्गो पर प्रभारित करने को अधिकृत किया। इस संबंध में निम्नलिखित मुद्दों को स्पष्ट किया जाए।	(ग) वीपीटी के पास काफी लंबी चौड़ी भूमि है जहां निर्यात के लिए कार्गो की स्टैकिंग के साथ-साथ गंतव्य स्थानों को वीपीटी
	(क) प्रशुल्क नीति 2015 के कार्यशील दिशानिर्देशों के खंड 5.7.2. और 5.7.3. के अनुसार किसी नई सुविधा अथवा नयी सेवा के आरंभ होने की प्रत्यातिथि तारीख से 60 दिन पूर्व महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को भेजा जाएगा।	

	<p>साथ ही, अंतिम दर अधिसूचित किए जाने तक, प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर प्रभारित की जा सकती है। तथापि, यह देखा जाता है कि, वीपीटी ने प्राधिकरण को प्रस्ताव दायर किये बिना, सभी पत्तन प्रयोक्ताओं को 5 सितंबर, 2015 को 5 रु. प्रति एमटी की दर से उगाही करने का परिपत्र जारी किया। वीपीटी स्पष्ट करे कि वीपीटी द्वारा अपनायी गई पद्धति कार्यशील दिशानिर्देशों के खंड 5.7.2 और 5.7.3 के अनुरूप हैं</p>	<p>द्वारा परिवहन के लिए विभिन्न स्टीवडोरों को आबंटित की गई है। क्योंकि स्थान वीपीटी द्वारा आबंटित किया गया है पूर्णतः एमडीएसएस के अंतर्गत नहीं आते जो प्रदूषण सृजन का स्रोत हैं।</p> <p>(घ) वीपीटी ने अपने उत्तम प्रयत्न किये दो फॉग कैनन मशीन खरीदी और उन्हें उन क्षेत्रों में लगाया जहां कार्गो स्टैक किया जाता है। प्रदूषण को कम करने के मुद्दों पर वीपीटी द्वारा मासिक आयोजित की जाने वाली पीडब्ल्यूसी की बैठक में चर्चा की जाती है और स्टीवडोरों को उन स्टैकोक को ढकने की व्यवस्था करने के अनुदेश दिये जाते हैं जिनसे पत्तन के आस-पास के रिहायशी स्थानों के साथ-साथ शहर में प्रदूषण को फैलने से रोका जा सके। वीपीटी के स्टीवडोरों को दिये गए अनुदेशों के बावजूद स्टीवडोरों ने बताया है कि कार्गो की स्टैकिंग में अपने बढ़िया प्रयास कर रहे हैं। तथापि, स्टैकों को तिरपालों से ढकने की लागत उनके स्टीवडोर करार में स्वतः शामिल नहीं है जब तक कि विभिन्न आयातक/निर्यातक न करें।</p> <p>(ङ) यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि वीपीटी के विरुद्ध 1860 के सोसाइटी पंजीकरण अधिनियम 21 के अंतर्गत पंजीकृत एक संगठन चैतन्य सर्वथी द्वारा अप्रैल 2015 में राष्ट्रीय हरित अधिकरण (एसजैड) चेन्नई में एक मामला दायर करते हुए माननीय अधिकरण को प्रार्थना की है कि वह वीपीटी को रोके कि वह पत्तन क्षेत्र स्थित उसकी यूनिट में से किसी कोयला कार्गो को, चाहे वह आयातको को या निर्यातकों का, परिचालन न करने के लिए एपीपीसीबी को भी परिचालनों के लिए वीपीटी के विरुद्ध कार्रवाई करने का आदेश जारी करें।</p>
	<p>(ख) महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) और (4) के अनुसार, महापत्तन न्यास द्वारा अधिकृत वीओटी प्रचालक अधिनियम की संबंधित धारा में सूचीबद्ध सेवाएं प्रदान करने के लिए किसी प्रशुल्क का प्रभार अथवा वसूली तब तक नहीं कर सकता जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित नहीं कर दी जाती। इस प्रयोजन के लिए वीओटी प्रचालकों को जो प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 द्वारा शामिल होते हैं, दरों के अनुमोदन के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क करना होगा। वीपीटी कृपया स्पष्ट करे कि उसने वीओटी प्रचालकों को 5 रु. प्रति टन की उगाही एकत्र करने के लिए अधिकृत करने के 5 सितंबर 2015 और 30 सितंबर, 2015 को जारी प्रपत्र सांविधिक स्थिति में आते हैं।</p>	<p>(च) एपीपीसीबी द्वारा गठित कार्य दल वीपीटी के प्रचालन क्षेत्रों और स्टैकयार्ड का दौरा करके पत्तन प्रदूषण की नियमित रूप से निगरानी करता है। वे अपनी रिपोर्टों में लगातार उल्लेख कर रहे हैं कि वीपीटी धूल धूसरित कार्गो स्टैकों को तिरपालों से ढकने संबंधी निर्देशों का पालन नहीं कर रहा है। इसके अतिरिक्त, वीपीटी के प्रचालन क्षेत्र विमान पत्तन के निकाट हैं और जब उड़ानें विशाखापट्टनम पर उतरती और उड़ती हैं तो स्टैकयार्ड साफ-साफ दिखाई पड़ते हैं। आंध्र प्रदेश के माननीय मुख्य मंत्री भी विभिन्न मंचों पर पत्तन के प्रदूषण के बारे में उल्लेख कर चुके हैं।</p> <p>(छ) चूंकि स्थिति ऐसी बनी गई है कि स्टैकों को तिरपाल से ढकने की तत्काल जरूरत है और व्यापार इस संबंध में कोई कदम नहीं उठा रहा है। वीपीटी ने एक ठेकेदार लगाकर स्टैकों को तिरपाल से ढकने का और उस पर आने वाली लागत को प्रति टन आधार पर स्टीवडोरों पर डालने का विचार किया और तदनुसार आकलन/गणना की गई है, जिसमें, लागत प्रति टन 31.64 रु. निकलती है और व्यापार का तदनुसार यह बताते हुए सूचित किया गया कि यदि स्टैकों को तिरपालिन से नहीं ढका गया तो वीपीटी कदम उठायेगा और स्टीवडोरों पर 31.64 रु. प्रति टन की दर से प्रभारित करेगा।</p> <p>(ज) चर्चा के दौरान एक व्यापारिक फर्म/स्टीवडोर फर्म ने सूचित किया कि मैसर्ज विज़ाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड ने परख आधार पर इसे कार्यान्वित किया है जिसमें यह 5.00 रु. प्रति टन और वीपीटी 31.64 रु. प्रति टन की दर से प्रभारित कर रहा है जो</p>
(v)	<p>वीपीटी के उक्त प्रस्ताव के अनुमोदन संबंधी बोर्ड के संकल्प की एक प्रति वीपीटी प्रस्तुत करे।</p>	

	<p>कतई उचित नहीं है।</p> <p>(झ) क्योंकि स्थिति और ज्यादा खराब हो गई है, विशाखापट्टनम के सांसद ने व्यक्तिगत रूप से वीपीटी का दौरा किया है और वीपीटी के अध्यक्ष और अन्य अधिकारियों से व्यापार के सदस्यों से 27.08.2015को बैठक की।</p> <p>(ञ) 27.08.2015को हुई बैठक में आंध्र प्रदेश प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (एपीपीसीबी) के निदेशों की सूचना स्टीवडोरों/पीपीटी प्रचालकों और अन्य व्यापार सदस्यों को दी गई कि शुष्क बल्क कार्गो को 25.09.2015 से 100% तिरपालों से ढका जाये।</p> <p>(ट) व्यापार ने आगे दोहराया कि वीपीटी द्वारा 31.64 रु. प्रति टन की प्रस्तावित दर कतई उचित नहीं है। क्योंकि उनके स्वयं के द्वारा ढकने पर यह व्यय 5.00 रु. प्रति टन पड़ता है।</p> <p>(ठ) तदनुसार, धूल प्रदूषण को कम करने के लिए यह निर्णय लिया गया कि व्यापार तिरपाल से शुष्क बल्क स्टैकों को ढके। तब व्यापार ने अनुरोध किया कि तिरपाल से स्टैकों को ढकने के लिए इस प्रयोजन हेतु मानवशक्ति और सामग्री दोनों की लागत वहन करनी पड़ेगी और यह लागत स्टीवडोर करार में नहीं होती जो वे आयातकों/निर्यातकों से करते हैं। इसलिए, यह निर्णय लिया गया है उन्हें 5.00 रु. प्रति टन संग्रह करने की अनुमति दी जाये और उन्होंने वीपीटी को अनुरोध किया कि एक निर्णय ले और कार्गो को तिरपाल से ढकने के लिए 5.00 रु. प्रति टन वसूल करने संबंधी एक परिपत्र जारी करे।</p> <p>(ड) इसके अतिरिक्त, बीओटी/पीपीपी प्रचालकों ने यह भी सूचित किया कि, उनके स्टैकिंग क्षेत्र में निशुल्क समय से अधिक समय के लिए काफी कार्गो स्टैक किया जाता है जैसा रियायत करार में संकल्पित है और ग्राउंड स्टाफक 1.82 से 2.00 मिलियन टन तक हो जाता है और उसके संबंध में धूल दमन के लिए उपलब्ध अवस्थापना, जैसे एमडीएसएस, स्प्रिंकलर आदि, धूल दमन कर सकने में असमर्थ है और इसलिए वे इस स्थिति में नहीं है कि वे स्टैकों को तिरपाल से ढकने का अतिरिक्त व्यय वहन कर सकें।</p> <p>(ढ) स्थिति की गंभीरता को समझते हुए, और धूल प्रदूषण को कम करने के लिए स्टैकों को तिरपाल से ढकने की तात्कालिक आवश्यकता को देखते हुए, यह सहमति हुई कि बीओटी/स्टीवडोर/पीपीपी प्रचालक 5.00 रु. प्रति एमटी का एक उप कर प्रभारित करें और कि उपकर सभी आयात/निर्यात शुष्क बल्क कार्गो पर उगाही किया जायेगा। बीओटी/पीपीपी प्रचालक/स्टीवडोर/प्रहस्तन एजेंटों को अनुरोध किया गया कि वे सभी कार्गो स्टैकों को तिरपाल से ढकने के लिए तत्काल आवश्यक कार्रवाई करें।</p> <p>यदि पीपीटी ने उक्त कदम न उठाये होते, वह स्थिति जो चेन्नई पत्तन न्यास में उठी थी, अर्थात् राष्ट्रीय हरित अधिकरण द्वारा कोयला कार्गो प्रहस्तन पर रोक लगाना वीपीटी के संबंध में भी इससे इंकार नहीं किया जा सकता।</p> <p>(ण) पर्यावरणीय मुद्दों की अत्यावश्यकता को देखते हुए कार्गो को तिरपाल से ढकने की लागत के संबंध में अध्यक्ष/वीपीटी की</p>
--	--

	<p>सिद्धांत रूप में स्वीकृति ली गई थी, क्योंकि कथित प्रस्ताव पर व्यापार की पारस्परिक सहमति थी। व्यापार को तिरपाल से ढकने की लागत, जिसमें श्रम की लागत निहित है, जब यह कार्य पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा किया जायेगा, परिपत्र संख्या 575 के द्वारा अधिसूचित की गई थी। यदि पत्तन प्रयोक्ता अनिच्छुक हो अथवा बल्क कार्गो स्टैकों को तिरपाल से ढकने में असमर्थ रहते हैं और वीपीटी के पास और कोई विकल्प नहीं बचता सिवा इसके कि वह स्वयं इस कार्य को करें। वीपीटी इस कार्य के लिए निविदा प्रक्रिया, करने उसे अंतिम रूप देने और स्थायी आधार पर श्रमिकों को रखना, और ठेकेदारों द्वारा तिरपालों का पर्याप्त बफर स्टॉक रखना और जो दर निकाली वह तिरपालों के लिए 1.59 रु. प्रति मीट्रिक टन और 30.15 रु. प्रति टन श्रम के लिए थी। तथापि, वीपीटी इस बात को तरजीह देगा कि पत्तन प्रयोक्ता तिरपाल से ढकने का काम वे स्वयं करें जिसकी लागत 5.00 रु. प्रति टन है।</p> <p>(त)विषयक प्रस्ताव बोर्ड की 09.09.2016 को हुई बोर्ड बैठक में रखा गया था और बोर्ड ने की गई कार्रवाई की अभिपुष्टि की। संकल्प की प्रति प्रस्तुत है।</p>
--	---

7.3. वीपीटी ने एपीपीसीबी द्वारा वीपीटी को दिये गए दिशानिर्देशों का अनुपालन करने को देखते हुए प्रस्ताव को अनुमोदन करने का अनुरोध किया है अन्यथा पत्तन के आस-पास जनता द्वारा झेली जा रही पर्यावरण प्रदूषण संबंधी समस्याओं के मुद्देनज़र शुष्क बल्क कार्गो प्रचालनों को रोके जाने की पूरी संभावना है। इसके अतिरिक्त, यह निवेदन किया जाता है कि, यदि वीपीटी ने उपर्युक्त बताये गए कदम न उठाये होते तो जो स्थिति चेन्नई पत्तन न्यास में पैदा हुई है, अर्थात् राष्ट्रीय हरित अधिकरण द्वारा कोयला कार्गो प्रहस्तन पर रोक, तो वीपीटी पर भी ऐसी स्थिति से इंकार नहीं किया जा सकता था।

8.1. वीपीटी द्वारा अपने 18 अक्टूबर, 2016 के पत्र के द्वारा प्रस्तुत की गई सूचना/स्पष्टीकरण का अवलोकन करने पर यह पाया गया कि अभी भी सूचना में कुछ कमी रह गई है जिसे हमारे 8 नवंबर, 2016 के पत्र के द्वारा उन्हें संसूचित किया गया। वीपीटी ने अपने 8 दिसंबर, 2016 के पत्र के द्वारा अपना उत्तर भेजा। हमारे द्वारा पायी गई कमियां और वीपीटी द्वारा दिया गया उत्तर नीचे सारणीबद्ध किया जाता है।

क्र.सं.	हमारे द्वारा पायी गई सूचना की कमी	वीपीटी द्वारा दिया गया उत्तर
(i)	हमारे 4 जुलाई, 2016 के पत्र के पैरा 2 (iv) (क) और (ख) के संदर्भ में यह देखा गया है कि पत्तन ने 18 अक्टूबर, 2016 के पत्र में पर्याप्त समाधान नहीं किया है। अतः उसमें उठाये मुद्दों को पुनः दोहराया जाता है। इसके अतिरिक्त, हमारे उक्त पत्र के पैरा 2 (iv) (ग) में उल्लिखित मुद्दे को फिर से दोहराया जाता है।	<p>जहां तक प्राधिकरण के 4.7.2016 के पत्र के पैरा 2 (iv) (क) और (ख) में परिपत्र संख्या 567 दिनांक 5.9.2015 और परिपत्र संख्या 572 दिनांक 30.09.2015 जारी करने का संबंध है यह पुनः दोहराया जाता है कि वीपीटी के 18.10.2016 के पत्र के पैरा 5 से 19 तक विस्तृत स्पष्टीकरण दिया जा चुका है जिसमें वीपीटी के प्रदूषण के बारे में निगरानी की जा रही है और साथ ही विशाखापट्टनम के संसद सदस्य द्वारा 27.08.2015 को वीपीटी का दौरा किया और वीपीटी के अध्यक्ष, अन्य अधिकारियों और व्यापार के संसद्यों के साथ आपातकालीन बैठक का आयोजन किया गया।</p> <p>उक्त बैठक के दौरान, व्यापार के सदस्यों को 25.09.2015 से अपने शुष्क बल्क कार्गो को 100% तिरपाल से ढकने के आदेश दिये गए और तदनुसार वीपीटी के अध्यक्ष के अनुमोदन के पश्चात्, उक्त परिपत्र जारी किया गया था। इसके अतिरिक्त, बोर्ड की 09.09.2016 को आयोजित हुई बैठक में बोर्ड ने की गई कार्रवाई की अभिपुष्टि कर दी जिसकी सूचना भी 18.10.2016 के पत्र के द्वारा प्राधिकरण को दी गई</p>

		(पैरा 20)।
(ii)	इसके अतिरिक्त, हमारे 4 जुलाई, 2016 के पत्र के पैरा 2 (iii) में यह उल्लेख किया गया है कि उपसंहार पैरा भ्रामक प्रतीत होता है और पत्तन को इसे स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। इस मुद्दे का भी पत्तन द्वारा पर्याप्त रूप से समाधान नहीं किया गया है। अतः 4 जुलाई 2016 के हमारे पत्र का मुद्दा संख्या 2 (iii) दोहराया जाता है।	प्राधिकरण के 04.07.2016 के पत्र के पैरा 2 (iii) के संबंध में इस कार्यालय के 18.10.2016 के पत्र के पैरा 19 में साफ तौर से स्पष्ट उत्तर दिया गया है, जो बताया है कि: “पर्यावरणीय मुद्दों की अत्यावश्यकता को देखते हुए कार्गो को तिरपाल से ढकने की लागत के संबंध में अध्यक्ष/वीपीटी की सिद्धांत रूप में स्वीकृति ली गई थी, वीपीटी के अध्यक्ष के अनुमोदन के पश्चात् व्यापार को परिपत्र संख्या 572 के द्वारा अधिसूचित किया और वीपीटी ने प्राधिकरण को 5 रुपए प्रति एमटी के उपकर की उगाही का प्रस्ताव किया है कि इस उगाही के अनुमोदन की प्रत्याशा में, बीओटी प्रचालकों/स्टीवडोरों/प्रहस्तन एजेंटों को 5 रुपए प्रति एमटी उपकर प्रभावित करने के लिए अधिकृत कर दिया और कि उपकर सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो के आयात और निर्यात पर उगाहा जायेगा। इसके अतिरिक्त वीपीटी इस कार्य के लिए निविदा प्रक्रिया, करने उसे अंतिम रूप देने और स्थायी आधार पर श्रमिकों को रखना, और ठेकेदारों द्वारा तिरपालों का पर्याप्त बफर स्टॉक रखना और जो दर निकाली वह तिरपालों के लिए 1.59 रु. प्रति मीट्रिक टन और 30.15 रु. प्रति टन श्रम के लिए थी। इस प्रकार कुल 31.74 रु. (1.59 रु. + 30.15 रु.) उपार्जित होता है। 1.59 रु. प्रति मीट्रिक टन और 30.15 रु. प्रति टन श्रम के लिए थी। तथापि, वीपीटी इस बात को तरजीह देगा कि पत्तन प्रयोक्ता तिरपाल से ढकने का काम वे स्वयं करें जिसकी लागत 5.00 रु. प्रति टन है और उन्हें परिपत्र संख्या 572 के द्वारा अपने प्रिंसिपलों से संग्रह करने के लिए भी प्राधिकृत किया।

8.2. वीपीटी ने 'दोहराया है कि उसने यदि उपरोक्त आपातकालीन के साथ-साथ 18.10.2016 के पत्र में उल्लिखित कदम न उठाये होते वीपीटी ने इस बात से इंकार नहीं किया है कि वही स्थिति पैदा हो जाती जो चेन्नई पत्तन पर हुई है अर्थात् कोयला कार्गो के प्रहस्तन पर रोक लगाना।

9. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीपीटी के 15 जून, 2016 के प्रस्ताव के साथ-साथ 18 अक्टूबर, 2016 के पत्र की एक प्रति संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों को फीडबैक सूचना के रूप में वीपीटी को भेजा गया। वीपीटी ने 26 सितंबर, 2016 के अनुस्मारक के बावजूद उन पर अपना उत्तर नहीं दिया है।

10.1. इस मामले में 24 जनवरी, 2017 को वीपीटी परिसर में संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई। संयुक्त सुनवाई में वीपीटी और प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने-अपने निवेदन रखे।

10.2. संयुक्त सुनवाई में, विशाखापट्टनम स्टीवडोर एसोसिएशन (वीएसए) और प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने पत्तन द्वारा तिरपाल से कार्गो को ढकने के सेवाएं प्रदान करने पर वीपीटी के 31.74 रु./टन की उगाही के प्रस्ताव का विरोध किया। प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों द्वारा की गई मांग के आधार पर वीपीटी प्रस्तावित दर को वापस लेने पर सहमत था। परंतु यदि व्यापार इस कार्य को नहीं करता है तो, पत्तन बांधा करता है कि तो इसे बाध्य करने के लिए कोई तंत्र होना होगा। अतः यदि यह व्यापार द्वारा तो पत्तन ने इसे करवाने का निर्णय लिया और वास्तविक लागत वसूल की जायेगी।

11. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षकारों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा प्रस्तुत किए तर्कों का सार-संक्षेप संबंधित पक्षकारों को अलग से भेजा जाएगा। यह ब्यौरा हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

12. मामले की प्रक्रिया के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है:-

- (i) विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वीपीटी) का 15 जून, 2016 का प्रस्ताव इस प्राधिकरण से पत्तन के प्रतिवास में स्टैक किये गए सारे शुष्क बल्क कार्गो को तिरपाल से ढकने पर उपकर की उगाही करने का अनुमोदन चाहता है।
- (ii) वीपीटी ने 5 रुपए प्रति टन के उपकर की उगाही के प्रति पत्तन के प्रतिवास में स्टैक शुष्क बल्क कार्गो को तिरपाल से ढकने के लिए वीपीटी द्वारा अधिकृत स्टीवडोरों/प्रहस्तन एजेंटों/बीओटी प्रचालकों द्वारा उपकर की उगाही के लिए निम्नलिखित मुख्य कारण दिये हैं:-
- (क) वीपीटी कोयला, लौह अयस्क, उर्वरक, कच्ची सामग्री और मंगनीज़ आदि जैसे धूल धूसरित कार्गो का प्रहस्तन करता है। ये सभी ड्यूटी कार्गो धूल फैलाते हैं और प्रदूषण पैदा करते हैं जो पत्तन के आस-पास रहने वाले लोगों के जीवन के लिए खतरनाक है।
- (ख) यातायात विभाग द्वारा परिपत्र जारी करने के बावजूद, पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा स्टैकों को नियमित रूप से ढका नहीं जाता है। प्रदूषण पैदा करने के बारे में निकटवर्ती रिहायशी कालोनियों से अनेकों शिकायतें प्राप्त हो रही हैं।
- (ग) आंध्र प्रदेश प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (एपीपीसीबी), ने पाया है कि वीपीटी एपीपीसीबी द्वारा समय-समय पर जारी निदेशों का उल्लंघन कर रहा है और कारण बताओं नोटिस जारी किया कि जन स्वास्थ्य और पर्यावरण के हित में संबंधित अधिनियमों के अंतर्गत क्यों न पत्तन के विरुद्ध कार्रवाई की जाए।
- (घ) एपीपीसीबी द्वारा गठित कार्य दल वीपीटी के प्रचालन क्षेत्रों और स्टैकयार्ड का दौरा करके पत्तन प्रदूषण की नियमित रूप से निगरानी करता है। वे अपनी रिपोर्टों में लगातार उल्लेख कर रहे हैं कि वीपीटी धूल धूसरित कार्गो स्टैकों को तिरपालों से ढकने संबंधी निर्देशों का पालन नहीं कर रहा है। इसके अतिरिक्त, वीपीटी के प्रचालन क्षेत्र विमान पत्तन के निकट हैं और जब उड़ानें विशाखापट्टनम पर उतरती और उड़ती हैं तो स्टैकयार्ड साफ-साफ दिखाई पड़ते हैं।
- (ङ) आंध्र प्रदेश के माननीय मुख्य मंत्री का भी यह कहना है कि वीपीटी पर भारी मात्रा में खुला पड़ा कोयला और अन्य ड्यूटी कार्गो आस-पास के लोगों की व्यग्रता का मुख्य कारण है। विशाखापट्टनम निर्वाचन क्षेत्र के माननीय संसद सदस्य ने भी वीपीटी के अधिकारियों, कोलया आयातकों और उनके प्रहस्तन एजेंटों से विभिन्न पर्यावरण मुद्दों पर चर्चा की है।
- (च) वीपीटी के विरुद्ध राष्ट्रीय हरित अधिकरण (एसजैड) चेन्नई में एक मामला दायर करते हुए माननीय अधिकरण को प्रार्थना की है कि वह वीपीटी को रोके कि वह पत्तन क्षेत्र स्थित उसकी यूनिट में से किसी कोयला कार्गो को, परिचालन न करने के लिए एपीपीसीबी को भी परिचालनों के लिए वीपीटी के विरुद्ध कार्रवाई करने का आदेश जारी करें।
- (छ) एक निवासी ने माननीय पर्यावरण और वन मंत्री को भी शिकायत करके यह अनुरोध किया है कि वह शिकायत प्राप्ति की तारीख से 48 घंटे के अंदर वीपीटी के पत्तन क्षेत्र के भीतर कोयला प्रहस्तन और संबद्ध सभी कार्यकलापों पर तब तक रोक लगायें जब तक सारी अवस्थापना तैयार नहीं हो जाती और सांविधिक विनियमों का अनुपालन नहीं होता।

इस पृष्ठभूमि में, वीपीटी ने वर्तमान प्रस्ताव दायर किया है। पत्तन ने हितधारकों के समय पत्तन द्वारा आयोजित बैठक के कार्यवृत्त भी प्रेषित किये हैं जहां यह दर्ज है कि बैठक में उपस्थित बल्क कार्गो के सभी आयातक और निर्यातक 25 सितंबर, 2015 तक 5 रुपए प्रति टन की प्रस्तावित दर पर सहमत हैं।

- (iii) जून 2016 का पत्तन का प्रस्ताव 2 भागों में है। प्रस्ताव में पत्तन ने सितंबर, 2015 में सटीवडोरों/प्रहस्तन एजेंटों/बीओटी प्रचालकों/पीपीपी प्रचालकों को पत्तन के प्रतिवास में स्टैक किये जाने वाले सारे शुष्क बल्क कार्गो को तिरपाल से ढकने के लिए 5 रुपए प्रति टन का उपकर उगाहने के लिए दिये गए प्राधिकार का अनुमोदन चाहा गया है। जून 2016 के पत्तन के प्रस्ताव के दूसरे भाग में पत्तन प्रयोक्ताओं के अनिच्छुक होने अथवा बल्क कार्गो स्टैकों को तिरपाल के ढकने में असफल रहने पर और पत्तन को बाध्य होकर इस कार्य को करने के लिए 31.74 रु./टन, जिसमें 1.59 रु./टन तिरपाल की लागत और 30.15 रु./टन श्रक की लागत शामिल है, प्रभार की उगाही करने के पत्तन को इस प्राधिकरण का अनुमोदन चाहा है। पत्तन ने काफी स्थानों पर 31.74 रु./टन के स्थाप पर 31.64 रु./टन बताया है। पत्तन द्वारा दिये गए ब्यौरे के अनुसार, गणित के अनुसार यह 31.74 रु./टन निकलता है। अतः मामले का विश्लेषण करते समय सही आंकड़ों पर विचार किया जायेगा।

वीपीटी ने हमारे 4 जुलाई, 2016 के पत्र के द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण अपने 18 अक्टूबर, 2016 के पत्र में दिया है। बाद में पत्तन ने सूचना में रह गई कुछ कमियों, जिनका पत्तन ने पूर्व में समाधान नहीं किया था, पर स्पष्टीकरण अपने 9 दिसंबर, 2016 के पत्र के द्वारा दिया। 24 जनवरी 2017 को इस मामले में हुई संयुक्त सुनवाई के दौरान जबकि विशाखापट्टनम स्टीवडोर एसोसिएशन (वीएसए) और व्यापार ने स्टीवडोर/प्रहस्तन एजेंट/बीओटी प्रचालकों/पीपीपी प्रचालकों को प्रतिवास में स्टैक शुष्क बल्क कार्गो को तिरपाल से ढकने के लिए 5 रु./टन का उपकरण एकत्र करने के पत्तन के प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया परंतु पत्तन को बाध्य होकर कार्गो को तिरपाल से ढकने की सेवाएं करनी पड़ी तो उसके लिए पत्तन 31.74 रु. प्रति टन की उगाही करेगा। वीएसए ने बताया कि पत्तन द्वारा 31.74 रु./टन की उगाही अवास्तविक और कम है। उन्होंने तर्क दिया कि वीपीटी ने प्रस्तावित दर निकालने के लिए तिरपाल का जीवन एक वर्ष आंका है जबकि वे अपने अनुभव के आधार पर कह रहे हैं कि यह 3 पोतों से ज्यादा नहीं चलता। वीएसए के अनुसार यदि स्थिति को सही किया जाये तो दर पत्तन द्वारा प्रस्तावित 31.74 रु./टन के स्थान पर 120 रु./टन निकलती है। पत्तन ने अपने परिकलन को उचित बताते हुए कहा कि पत्तन ने 120 जीएसएम की तिरपाल प्रयोग करने की संकल्पना की है जबकि स्टीवडोर कम जीएसएम की तिरपाल का प्रयोग करते हैं।

व्यंग्यात्मक रूप से, वीपीटी द्वारा सूचित की गई स्थिति से यह देखा जाता है कि व्यापार ने पत्तन के साथ चर्चा के दौरान बताया कि वीपीटी द्वारा प्रस्तावित 31.64 रु. प्रति टन की दर से उगाही कतई उचित नहीं है क्योंकि उन्होंने जो गणना की है कि यदि वे स्वयं ढकने का कार्य करें तो लागत 5 रु./टन प्रति टन निकलती है।

उक्त स्थिति के होते हुए भी, वीएसए की सशक्त आपत्ति को देखते हुए, और पत्तन द्वारा कार्गो को तिरपाल से ढकने की सेवाएं प्रदान करने के लिए 31.74 रु./टन की उगाही के वीपीटी के प्रस्ताव और प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों द्वारा की गई मांग के आधार पर, वीपीटी ने, संयुक्त सुनवाई के दौरान, 31.74 रु./टन को संग्रह करने के प्रस्ताव को वापस ले लिया। साथ ही वीपीटी ने यह सुस्पष्ट किया कि स्टीवडोरों/प्रहस्तन एजेंटों/पीपीपी प्रचालकों/बीओटी प्रचालकों को धूल भरे कार्गो को तिरपाल के साथ ढकना चाहिए, यदि व्यापार इस कार्य को नहीं करता, पत्तन ने जोर देकर यह कहा कि, पत्तन में अनुशासन लागू करने के लिए कोई तंत्र होना चाहिए जो मुख्यतः पर्यावरणीय प्रदूषण को कम करा सके। अतः पत्तन ने यह प्रस्ताव रखा कि, यदि व्यापार पत्तन के प्रतिवास में धूल भरे कार्गो को तिरपाल के साथ नहीं ढकता, तो पत्तन इसे करवायेगा और संबंधितों से वास्तविक लागत की वसूली करेगा।

- (iv) प्रशुल्क रनीति, 2015 को कार्यान्वित करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यकारी दिशानिर्देशका खंड 5.7.1 प्रशुल्क निर्धारित की विधि अनुबद्ध करता है कि यदि पत्तन विशेष के दरमानों में सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क निर्दिष्ट न होने की स्थिति में, संबंधित महापत्तन न्यास, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को कथित नये कार्गो/उपकरण/प्रशुल्क वाली सेवाएं व निष्पादन मानकों को, यदि कोई हो, ऐसी ही कार्गो/उपकरण/सेवा के लिए किसी अन्य महापत्तन न्यास में निर्धारित हो, अधिसूचित करने के लिए अनुरोध कर सकता है। यदि किसी अन्य पत्तन में ऐसी दरें उपलब्ध नहीं हैं जो प्रस्तावित नये कार्गो/सेवा सुविधा से मेल खाती हो तो पत्तन, इष्टतम क्षमता के संदर्भ में, कथित नये कार्गो/उपकरण/सेवा के लिए दिशानिर्देश 2008 के सिद्धांतों या क्षमता मूल्यांकन या सेवा की तकनीकी विशिष्टता/सुविधा/उपकरण के आधार पर प्रशुल्क निर्धारण करने के लिए प्रस्ताव कर सकता है। यदि उपर्युक्त विकल्पों के आधार पर प्रशुल्क निर्धारण संभव नहीं तो संतोषजनक कारणों से महापत्तन न्यास, लागत तथा 16 प्रतिशत के आधार पर दरों का प्रस्ताव कर सकता है।

पत्तन द्वारा प्रस्तुत लागत ब्यौरे से, यह देखा जाता है कि लागत प्रति टन 5.77 रु. प्रति टन बैठती है। लागत परिकलन में किसी प्रतिफल को कमलबद्ध नहीं किया गया है क्योंकि पत्तन ने इस सेवाको प्रदान करने में किसी पूर्जिंगत लागत की संकल्पना नहीं की है।

पत्तन ने 5 रु. प्रति टन की दर का प्रस्ताव किया है। यह देखा जाना है कि वीपीटी का प्रस्ताव मुख्यतः वीपीटी में धूल भरे कार्गो के प्रहस्तन द्वार पैदा होने वाले पर्यावरणीय प्रदूषण को रोकना है। इसके अतिरिक्त पत्तन द्वारा प्रस्ताव को व्यापार के काफी चर्चाओं के बाद दायर किया गया है। व्यापार ऊपर पैरा 2 में बताये गए कारणों से पत्तन में पर्यावरणीय प्रदूषण को कम करने के लिए धूल भरे कार्गो को तिरपाल से ढकने की सेवा प्रदान करने के लिए 5 रु. प्रति टन का संग्रहण करने के पत्तन के प्रस्ताव से सहमत है। इसके अतिरिक्त, पत्तन ने सितंबर, 2015 में पहले ही स्टीवडोरों/प्रहस्तन एजेंटों/बीओटी आपरेशनों को धूल भरे कार्गो को तिरपाल से ढकने के प्राधिकृत करते हुए और यह भी प्राधिकृत किया के वे इस सेवा के लिए 5 रु. प्रति टन की उगाही करने के बारे में एक परिपत्र जारी किया गया था। पत्तन ने सूचित किया कि मैसर्ज विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड ने इसे परख आधार पर कार्यान्वित किया है और इस पर 5 रु. प्रति टन की लागत आई है।

पत्तन ने मरमुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) की ओर भी ध्यानाकर्षित किया है जहां अल्पकालीन उपाय के रूप में शुष्क बल्क कार्गो के सभी स्टैकों को तिरपाल से ढका जाता है जो प्रदूषण कम करने के लिए सफल और प्रभावी कदम सूचित किया गया है। वीपीटी द्वारा सही कहा गया है कि, एमओपीटीने अपने वर्तमान सामान्य संशोधन प्रस्ताव में एमओपीटी बर्थों पर, कंटेनरों और तरल कार्गो को छोड़कर सभी प्रहस्तित कार्गो पर (पीपीपी प्रचालकों को छोड़कर) 4 रु. प्रति टन की सप्लेशन उगाही का प्रस्ताव किया है जिसे इस प्राधिकरण द्वारा विधिवत् अनुमोदित किया गया है।

उक्त स्थिति को देखते हुए और यह मान्य करते हुए कि धूल भरे कार्गो स्टैकों को तिरपाल से ढकना पर्यावरणीय प्रदूषण को कम करना है। और इसे एपीपीसीबी द्वारा उठायी गई गंभीर आपत्तियों के कारण चलाया गया है और यह भी मान्य करते हुए कि प्रस्तावित दर व्यापार द्वारा स्वीकार की गई है और वीपीटी बोर्ड द्वारा अनुमोदित है, यह प्राधिकरण पत्तन के प्रतिवास में स्टैक किये गए शुष्क बल्क कार्गो को तिरपाल से ढकने के लिए स्टीवडोरों और प्रहस्तन एजेंटों द्वारा लागू 5 रु. प्रति टन के शुष्क की उगाही के लिए पत्तन के प्रस्ताव का समर्थन करने को प्रवृत्त है। जहां तक बीओटी/पीपीपी आपरेटरों को शुष्क बल्क कार्गो के स्टैकों को तिरपाल से ढकने के लिए 5 रु. प्रति टन संग्रह करने को प्राधिकृत करने के पत्तन के प्रस्ताव का संबंध है, इस पर नीचे के पैराओं में चर्चा की जा रही है।

- (v) (क) पत्तन ने सभी पत्तन प्रयोक्ताओं को 5 सितंबर 2015 को परिपत्र संख्या 567 जारी किया कि उसने 25.09.2015 से सभी आयात/निर्यात कोयले के सभी शुष्क बल्क कार्गो पर 5 रु. प्रति एमटी का उपकर प्रभारित करने के लिए बीओटी/पीपीपी आपरेटरों को प्राधिकृत किया है। बाद में वीपीटी ने 30 सितंबर, 2015 को एक और परिपत्र संख्या 572 जारी किया कि वीपीटी ने प्राधिकरण को 5 रुपए प्रति एमटी के उपकर की उगाही का प्रस्ताव किया है कि इस उगाही के अनुमोदन की प्रत्याशा में, बीओटी प्रचालकों/स्टीवडोरों/प्रहस्तन एजेंटों को 5 रुपए प्रति एमटी उपकर प्रभावित करने के लिए अधिकृत कर दिया और कि उपकर सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो के आयात और निर्यात पर उगाहा जायेगा।

- (ख) पत्तन द्वारा जारी 5 सितंबर, 2015 के परिपत्र संख्या 567 और 30 सितंबर, 2015 के परिपत्र संख्या 572 से यह देखा जाता है कि 5 रु. प्रति एमटी के उपकर की उगाही के लिए स्टीवडोरों/प्रहस्तन एजेंटों को अधिकृत करने के अतिरिक्त पत्तन ने बीओटी प्रचालकों को भी शुष्क बल्क कार्गो आयात और निर्यात को ढकने के लिए प्रभार उगाहने के लिए अधिकृत कर दिया है।

पत्तन ने बताया है कि यदि पत्तन कार्गो को तिरपाल से ढकने कार्य संविदा पर देता है तो प्रशुल्क असाधारण रूप से काफी बढ़ जायेगा। अतः पत्तन ने महसूस किया कि स्टीवडोरिंग/पीपीपी प्रचालकों/बीओटी प्रचालकों को स्वयं तिरपाल से कार्गो को ढकने का कार्य करने दिया जाए, और इसलिए, उन्हें व्यापार को परिपत्र जारी करके 5 रु. प्रति टन की उगाह करने के लिए अधिकृत किया।

महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) और (4) के अनुसार, महापत्तन न्यास द्वारा अधिकृत बीओटी प्रचालक अधिनियम की संबंधित धारा में सूचीबद्ध सेवाएं प्रदान करने के लिए किसी प्रशुल्क का प्रभार अथवा वसूली तब तक नहीं कर सकता जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित नहीं कर दी जाती। इस प्रयोजन के लिए बीओटी प्रचालकों को जो प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 द्वारा शामिल होते हैं, दरों के अनुमोदन के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क करना होगा। जहां तक 2008 और 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत शासित बीओटी आपरेटर का संबंध है, अपफ्रंट प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही अनुमोदित कर दिया गया है, जिसके आधार पर वीपीटी बोलियां मंगवाकर परियोजना को अवार्ड कर सकता है। वीपीटी यह भली-भांति जानता है कि 2008 और 2013 के प्रशुल्क संबंधित दिशानिर्देशों में निर्धारित स्तर पर वार्षिक सूचकांकन के अधीन है होते हैं। वीपीटी को यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया कि वीपीटी कृपया स्पष्ट करे कि उसने बीओटी प्रचालकों को 5 रु. प्रति टन की उगाही एकत्र करने के लिए अधिकृत करने 5 सितंबर 2015 और 30 सितंबर, 2015 को प्रपत्र सांविधिक स्थिति में आते हैं और दिशानिर्देश स्थिति।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पहले पर्यावरण मंत्रालय (एमओई) कार्गो को तिरपाल से ढकने पर जोर नहीं देता था। सिर्फ जल का छिड़काव की पर्याप्त होता था। अब एमओई कार्गो को तिरपाल से ढकने के लिए दबाव डालता है। पत्तन द्वारा पूर्व में समय के एक संबद्ध बिन्दु पर चाहे गए अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क में कार्गो को तिरपाल से ढकने की संकल्पना नहीं की गई थी क्योंकि इस पर अब एमओई दबाव डालता है क्योंकि पहले

ऐसे नहीं होता था जैसा कि पत्तन ने सूचित किया है। इस स्थिति पर प्राधिकरण द्वारा विश्वास किया जाता है।

पत्तन ने बताया है कि स्थिति की गंभीरता को समझते हुए, और धूल प्रदूषण को कम करने के लिए स्टैकों को तिरपाल से ढकने की तात्कालिक आवश्यकता को देखते हुए, यह सहमति हुई कि बीओटी/स्टीवडोर/पीपीपी प्रचालक 5.00 रु. प्रति एमटी का एक उप कर प्रभारित करें और कि उपकर सभी आयात/निर्यात शुष्क बल्क कार्गो पर उगाही किया जायेगा। पत्तन ने यह भी स्पष्ट तौर पर बताया है कि यदि पीपीटी ने उक्त कमद न उठाये होते, वह स्थिति जो चेन्नई पत्तन न्यास में उठी थी, अर्थात् राष्ट्रीय हरित अधिकरण द्वारा कोयला कार्गो प्रहस्तन पर रोक लगाना वीपीटी के संबंध में भी इससे इंकार नहीं करता।

पत्तन द्वारा दिये गए ठोस कारणों और ऊपर पैरा 12 (ii) में सामने लाये गए कारणों से भी, यह प्राधिकरण, राष्ट्रीय स्तर का विनियामक निकाय होने के कारण, पर्यावरण पर एक अन्य विनियामक निकाय द्वारा उठायी गई पर्यावरण संबंधी चिंता की उपेक्षा नहीं कर सकता। वास्तव में, पत्तन द्वारा लाया गया प्रस्ताव पत्तन द्वारा बताये गए विभिन्न कारणों से पर्यावरणीय प्रदूषण नियंत्रण के एक उपाय के रूप में है और यह मान्य करते हुए कि प्रस्ताव व्यापार से परामर्श के और उसे उसके बोर्ड के अनुमोदन के पश्चात् लाया गया है, यह प्राधिकरण पत्तन के बीओटी प्रचालकों को तिरपाल से शुष्क बल्क कार्गो को ढकने के लिए प्रति टन 5 रु. वसूल करने के लिए अधिकृत करने के प्रस्ताव को अनुमोदित करता है। यह प्राधिकरण पत्तन के उक्त प्रस्ताव को अनुमोदित करते समय अति चौकसी के रूप में यह स्पष्ट करता है कि इसे किसी अन्य महापत्तन अथवा 2008 और 2013 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत शामिल बीओटी प्रचालकों द्वारा किसी अन्य मद अथवा सेवा के लिए कारण चाहे कोई भी हो, इस मामलों को पूर्वोदाहरण के रूप में उद्धरण नहीं करेंगे। बीओटी प्रचालकों को 5 रु. प्रति टन की उगाही के लिए कवर करने का वीपीटी का प्रस्ताव एपीपीसीबी द्वारा उठाये गए पर्यावरण संबंधी मुद्दे के एकमात्र समाधान के रूप में अनुमोदित किया जाता है।

- (ग) यह मान्य करते हुए कि पत्तन द्वारा दायर प्रस्ताव पत्तन में पर्यावरण संबंधी मुद्दों के समाधान के लिए व्यापार के साथ विस्तार से चर्चा के पश्चात् और कि व्यापार ने शुष्क बल्क कार्गो को तिरपाल से ढकने के लिए 5 रु. प्रति टन की उगाही के लिए वीपीटी द्वारा स्वीवडोरों/प्रहस्तन एजेंटों/बीओटी प्रचालकों को प्राधिकृत करने पर अपनी सहमति दे दी है और कि वीपीटी का प्रस्ताव उसके न्यासी मंडल द्वारा अनुमोदित है, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा दायर प्रस्ताव का अनुमोदन करने को प्रवृत्त है। यह प्राधिकरण सरस्पर सहमत शर्तों और कि संबंधित पक्षों द्वारा किन स्थितियों में दर पर सहमति बनने संबंधी ब्यौरो में नहीं जाना चाहता। कोई भी मामला जो इस संबंध में उठेगा वह पत्तन और संबंधित पक्षों पर होगा कि वे आपस में परस्पर सहमति से सुलझा लें।
- (घ) प्रशुल्क नीति 2015 के कार्यशील दिशानिर्देशों के खंड 5.7.2. और 5.7.3. के अनुसार किसी नई सुविधा अथवा नयी सेवा के आरंभ होने की प्रत्यातिश तारीख से 60 दिन पूर्ण महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को भेजा जाएगा। साथ ही, अंतिम दर अधिसूचित किए जाने तक, प्रस्तावित दर दत्त आधार पर प्रभारित की जा सकती है और बाद में आशोधित परिपत्र 15 सितंबर, 2015 को जारी करके स्वीवडोरों/प्रहस्तन एजेंटों/बीओटी प्रचालकों को तत्काल शुष्क बल्क कार्गो तिरपाल से ढकने को तथा इस सेवा के लिए 5 रु. प्रति एमटी के उपकर की उगाही के लिए प्राधिकृत किया।

लेकिन, वीपीटी ने उसी समय तत्काल प्रस्ताव दायर करने के स्थान पर जून, 2016 में ही अथवा प्रस्ताव दायर किया। जब वीपीटी से यह स्पष्ट करने पर अनुरोध किया गया कि वीपीटी द्वारा अपनायी गई पद्धति कैसे कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 5.7.2 और 5.7.3 के अनुरूप आती है तो वीपीटी ने विभिन्न कारण बताये तात्कालिकता बतायी जिसके अंतर्गत उसे व्यापार को परिपत्र जारी करना पड़ा। पत्तन ने आगे बताया है कि व्यापार ने अनुरोध किया कि तिरपाल से स्टैकों को ढकने के लिए इस प्रयोजन हेतु मानवशक्ति और सामग्री दोनों की लागत वहन करनी पड़ेगी और यह लागत स्टीवडोर करार में नहीं होती जो वे आयातकों/निर्यातकों से करते हैं। इसलिए, पत्तन ने बताया है कि पत्तन ने उन्हें 5.00 रु. प्रति टन वसूल करने के लिए प्राधिकृत किया। पत्तन ने आपातकालीन परिस्थितियों में 5 रु. प्रति टन प्रभारित करने के लिए स्टीवडोरों/प्रहस्तन एजेंटों/पीपीपी प्रचालकों को प्राधिकृत करने की कार्रवाई का अनुसमर्थन चाहा है। पत्तन द्वारा बतायी गई आपातकाली स्थितियों को ध्यान में रखते हुए और मान्य करते हुए कि दर का निर्धारण पत्तन द्वारा संबंधित पक्षों से चर्चा और उनके द्वारा सहमति के पश्चात् किया गया है, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा की गई उक्त कार्रवाई का समर्थन करता है जो मुख्यतः पर्यावरण प्रदूषण नियंत्रण के लिए है।

- (vi) जैसा कि पहले बताया गया है, वीपीटी ने यह सुस्पष्ट किया कि स्टीवडोरों/प्रहस्तन एजेंटों/पीपीपी प्रचालकों/बीओटी प्रचालकों को धूल भरे कार्गो को तिरपाल के साथ ढकना चाहिए, यदि व्यापार इस कार्य को नहीं करता, पत्तन ने जोर देकर यह कहा कि, पत्तन में अनुशासन लागू करने के लिए कोई तंत्र होना चाहिए जो मुख्यतः पर्यावरणीय प्रदूषण को कम करा सके। अतः पत्तन ने यह प्रस्ताव रखा कि, यदि व्यापार पत्तन के प्रतिवास में धूल भरे कार्गो को तिरपाल के साथ नहीं ढकता, तो पत्तन इसे करवायेगा और संबंधितों से वास्तविक लागत की वसूली करेगा।

यह मानते हुए कि वीपीटी का वास्तविक लागत वसूल करने का प्रस्ताव अनुशासन लागू करने के संबंध में है और यह केवल भय दिखाने के लिए है ताकि स्टीवडोर/प्रहस्तन/एजेंट/बीओटी प्रचालक यह सेवा प्रदान करें, यह प्राधिकरण इसे अनुमोदित करता है।

13.1. परिणाम में और ऊपर बताये गए कारणों तथा सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण वीपीटी के वर्तमान दरमानों में खंड 4- कार्गो संबंधी प्रभारों के खंड 4.8 के रूप में निम्नलिखित उपबंध अंतर्विष्ट करने का अनुमोदन करता है।

“4.8. पत्तन के प्रतिवास में धूल भरे कार्गो को तिरपाल से ढकने के लिए उगाही:

- 4.8.1. वीपीटी द्वारा अधिकृत स्टीवडोरों/प्रहस्तन एजेंटों/और बीओटी प्रचालकों द्वारा पत्तन के प्रतिवास में सभी धूल भरे आयात और निर्यात कार्गो को तिरपाल से ढकने के लिए 5 रु. प्रति टन की उगाही।
- 4.8.2. यदि वीपीटी द्वारा अधिकृत स्टीवडोर/प्रहस्तन एजेंट और बीओटी प्रचालक पत्तन के प्रतिवास में सभी धूल भरे आयात और निर्यात कार्गो को नहीं ढकते, तब पत्तन इसे करायेगा और सभी धूल भरे आयात और निर्यात कार्गो को तिरपाल से ढकने की वास्तविक लागत संबंधितों से वसूल करेगा।”

13.2. प्राधिकरण उगाही की तारीख से, इस संबंध में पत्तन द्वारा जारी परिपत्र की शर्तों के अनुसार 5 रु. प्रति टन वसूल करने के लिए स्टीवडोरों/प्रहस्तन एजेंटों और बीओटी प्रचालकों को अधिकृत करने की पत्तन की कार्रवाई का अनुसमर्थन करता है।

13.3. वीपीटी को अपने वर्तमान दरमानों को उपयुक्त रूप से संशोधित करने का निदेश दिया जाता है।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./02/17]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 23rd February, 2017

No. TAMP/34/2016-VPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Visakhapatnam Port Trust (VPT) for levy of additional cess for supply of Tarpaulins and manpower for covering of dry bulk cargoes stacked in the vicinity of Visakhapatnam Port as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/34/2016-VPT

Visakhapatnam Port Trust

- - -

Applicant

QUORUM

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 8th day of February 2017)

This case relates to the proposal dated 15 June 2016 received from Visakhapatnam Port Trust (VPT) for levy of cess for supply of Tarpaulins and manpower for covering of dry bulk cargoes stacked in the vicinity of Visakhapatnam Port.

2. The main points made by VPT in its proposal dated 15 June 2016 are summarised below:

- (i) The dry bulk cargoes such as Coal, Iron ore, etc., which are being openly stacked at various stack yards in the vicinity of the port are prone to dust emission particularly during the heavy winds which is an environmental concern.
- (ii) Visakhapatnam Port has undertaken various controlling measures to control the dust emissions by sprinkling of water on stacks, on roads and especially covering of tarpaulins of cargo stacks.
- (iii) Out of the various environmental measures, covering of stackyards is being done by the concerned handling agents of importers/exporters. In spite of issuing circulars by Traffic Department, it is observed that covering of stacks is not being done regularly. Due to this, VPT has been receiving several complaints from the nearby residential colonies. As an interim short-term measure, it has been decided to cover all the dry bulk stacks with good quality of tarpaulins to prevent emission of dust into the town of Visakhapatnam which is the prime concern of the public. Therefore, in order to ensure covering of stacks always, VPT is taking care to cover stacks with tarpaulins and to recover the charges from the concerned on tonne basis.
- (iv) Besides, the port is committed towards achieving Green Port position with barest minimum pollution indices. Various measures have been taken by the port directly and through BOT/PPT Operators in order to achieve the above objective in the medium and long term measure. The short-term of covering all the stack of dry bulk cargoes with the tarpaulins have been taken by Mormugao Port Trust and has been reported successful and had been found to be an effective mitigative measure for pollution control.
- (v) In view of the above, VPT proposes to introduce an additional cess of ₹5/- per tonne towards pollution control for coverage of stacks with tarpaulins. To take care of the financial implications for this additional facility to be provided by the port and the BOT/PPP Operators the cost per tonne for providing additional facility is estimated as follows:

(a)	Cost of Silpaulin or equivalent Tarpaulins of size 60' X 40' (20 Nos.)	
	And 60' X 60' (20 Nos.) of total quantity 11,149.59 sq.m at 120 GSM at a cost of ₹38.08 ps. per sq.m	₹4,24,576/-
(i)	Average stock per sq.m	3 tonnes
(ii)	Life of tarpaulin	1 year
(iii)	Total cargo to be covered with tarpaulins in a year duly considering a dwell time of 40 days for coal and number of turns of tarpaulins as 8 times in a year.	11,149.58X8X3
		2,67,590 tonnes
	Therefore, cost of tarpaulin per tonne	4,24,576 /2,67,590
		₹1.59/-
(b)	Labour charges for the services	₹80,68,946/-
	Therefore, labour charges per tonne	₹80,68,946/- /2,67,590 tonnes.
		₹30.15
(c)	Total (a) + (b)	₹31.74

3. The VPT has issued a circular no.567 dated 05 September 2015 in consultation with all the port users and they in principle agreed to cover the stacks with tarpaulins and requested the management to give a circular to the trade including BOT/PPP Operators. Subsequently the VPT has issued a circular No.572 dated 30 September 2015 stating that VPT proposes to TAMP for levy of cess of ₹5/- per MT and levy the same in anticipation of approval and authorised the BOT operators/stevedores/Handling Agents to charge a cess of ₹5/- per MT and the cess will be levied on all dry bulk import and export cargoes. The BOT/PPP/Stevedores/Handling agents were requested to take immediate necessary action to ensure coverage of all cargo stacks with tarpaulins.

4. The above proposal has been worked out as cost of tarpaulin per tonne is ₹1.59/- and the labour charges per tonne is ₹30.15 ps. However, VPT has indicated the trade vide Circular dated 27.08.2015 the cost of coverage of tarpaulins is ₹5/- per tonne which is worked out as follows:

(i)	Average stock per sq.mtr.	: 3 tonnes per sq.mtr.
(ii)	Cost of tarpaulin per sq.mtr.	: ₹38.08 ps.
(iii)	Life of tarpaulin	: 1 year
(iv)	Dwell time (coal)	: 40 days
(v)	No. of turns of tarpaulin	: 8 times in a year
(vi)	Cost per tonne	: ₹1.19 ps.
(vii)	Labour charges for services	: ₹4.51 ps. (Approx.)
(viii)	Total	: ₹5.77 ps. per tonne
(ix)	Levy in the form of cess	: ₹5/- per tonne

5. In view of the above, it is proposed to levy ₹5/- per tonne if the port users are reluctant to cover their stacks with tarpaulins. Otherwise, VPT will cover the stacks with tarpaulins and recover ₹1.59 per tonne towards tarpaulin covering and labour charges per tonne at ₹30.15 ps on no profit and no loss basis. The VPT has requested to communicate the orders of this Authority.

6. The VPT has submitted a copy of Minutes of the Meeting held on 27 August 2015 in the VPT Board Room regarding discussion about various Environmental issues with Coal importers and their handling agents.

7.1. In view of information gaps observed in the VPT proposal, the VPT was requested vide our letter dated 4 July 2016 to furnish information/clarification, which was followed by reminder dated 9 September 2016.

7.2. The VPT vide its letter dated 18 October 2016 has furnished its response.

A summary of the information/clarification sought by us and reply furnished by VPT is tabulated below:

Sl. No.	Information/clarification sought by us	Reply furnished by VPT
(i)	The proposal of VPT is to levy cess for covering dry bulk cargo stacked in vicinity of port with tarpaulins. This service appears to be an integral part of cargo handling and cargo stacking services for handling dusty dry bulk cargo. The port has recently in its general revision proposal, amongst other items, proposed 50% increase in the wharfage rate for all cargo items including dry bulk cargo, and 300% increase in license (storage) fee. The VPT to confirm and show that such increase proposed by the VPT in the cargo handling activity and (which has been approved by the Authority) does not capture this expenditure which is an integral part for cargo handling service for dry bulk (dusty) cargo	It is to clarify that the proposal for revision of SOR was sent in December 2015, whereas as per the Policy for determination on Tariff for Major Ports, 2015, expenditure of the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 was considered for arriving at annual revenue requirement in the recent proposal for General Revision of Scale of Rates. The proposal for General Revision of Scale of Rates was sent by VPT in December 2015, whereas the proposal for Tarpaulins was sent in 2016. The expenditure for covering the stacks with Tarpaulins was not captured while sending the proposal in December, 2015 for revision of VPT SOR.
(ii)	The wharfage rate in the revised SOR for some of the dusty dry bulk cargo like thermal coal, iron ore. (Conventional handling), limestone, gypsum is ₹22.50/tonne, ₹20.25/tonne, ₹36.00/tonne, ₹36.00/tonne. As against the said wharfage rate, the VPT has proposed ₹1.59/tonne, towards tarpaulin covering charge and ₹30.15/tonne towards labour charge aggregating to ₹31.74/tonne if port undertakes to cover dry bulk cargo with tarpaulin. Such high rate proposed (only for covering cargo	It is to state that to cover the stacks with Tarpaulins by VPT, quotations have been obtained for cost of Tarpaulins as well as labour cost, as per which the cost of Tarpaulins has been worked out to ₹1.59 ps. per tonne and ₹30.15 ps. per tonne towards the cost of labour. The same has been informed to the Trade during PWC Meeting. During the discussions, one of the trade firms/stevedoring firms has informed that M/s.Vizag Seaport Pvt. Ltd. has implemented the covering of stacks with Tarpaulins on a trial basis, wherein it was worked out to ₹5.00 per tonne and VPT's proposal for charging ₹31.64 ps. per tonne is not at all justified. During the Meeting held on

	with tarpaulin) need to be adequately justified when compared to the revised wharfage rate for dry bulk cargo.	27.08.2015, the directions of APPCB were intimated to the Stevedores/PPP Operators and other trade fraternity to cover 100% of the dry bulk cargo with Tarpaulins. The Trade further reiterated stating that the proposed charges of VPT @ ₹31.64 ps. per tonne is not at all justified as it has worked out to only ₹5.00 per tonne, if they cover it on their own. If the situation warrants that VPT has to cover the stacks with Tarpaulins, a rate of ₹31.64 ps. is to be charged, in case the stacks are not covered by the Stevedores. However, VPT allowed the Trade to cover the stacks.
(iii)	The concluding para in the proposal states levy of ₹5 /tonne is proposed if port users are reluctant to cover their stacks with tarpaulins. Otherwise, VPT will cover and charge ₹1.59/tonne and ₹30.15/tonne. The proposal in concluding appears to be confusing. The proposal of VPT is not clear.	(a) It is to state that the situation which led to accord such permission to collect ₹5.00 per tonne to cover the stacks with Tarpaulins along with detailed justification is furnished hereunder: “Most of the dusty cargo stackyards are maintained more than 6 meters height. Tarpaulins were not provided for the stackyards which are not provided with MDSS.”
(iv)	The port has stated that it has issued Circular No.567 dated 5 September 2015 and 572 dated 30 September 2015 to all port users for levy of cess of ₹5/- per MT and authorised BOT operators/Stevedores/Handling Agents to charge the same on all dry bulk import and export cargo. In this regard, the following points may be clarified.	(b) In spite of the pollution measures undertaken by VPT, APPCB has further informed vide letter dated 12.12.2014, that VPT failed to comply with the directions of APPCB dated 16.04.2012 and directed to show cause as to why action should not be initiated against VPT under the provisions of Air (Prevention and Control of Pollution) Act, 1981 and Water (Prevention and Control of Pollution) Act, 1974 and amendments thereof and under the provisions of Hazardous Waste (Management, Handling & Transboundary Movement) Rules, 2008 and further directed to attend hearing on 19.12.2014 failing which further action will be initiated against VPT in the interest of public health and environment.
	(a) As per, clause 5.7.2. and 5.7.3. of the Working Guidelines, to Tariff Policy, 2015, the port is to forward the proposal for notification of rate for the new facility or a new service to the TAMP at least 60 days prior to the expected date of commissioning of the new cargo facility/service. Simultaneously, with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified. It is, however, seen that the VPT has issued the circular to all port users on 5 September 2015 to levy the cess of ₹5 per MT, without filing the proposal with TAMP. The VPT to clarify how the approach adopted by VPT falls in line with the clause 5.7.2 and 5.7.3 of the Working Guidelines.	(c) VPT is having large extent of land where the land is allotted to various Stevedores for stacking of the cargo for export as well as transportation of the cargo from VPT to destination places. As the areas allotted by VPT are not fully covered by MDSS, the areas are a source for pollution generation.
	(b) As per the Section 42 (3) and (4) of the Major Port Trust (MPT) Act 1963, the BOT operators authorised by the Major Port Trust to provide services listed in the relevant section of the Act cannot charge or recover any tariff unless it is notified by the Authority in the Gazette of India. For this purpose, BOT operator who is governed under the Tariff Guidelines 2005 needs to approach the Authority with a proposal seeking approval of the rates. The VPT may	(d) VPT has also put its best efforts to procure two Fog Canon machines and deploying the same in the areas where the cargoes are stacked. The issues regarding the steps to be taken to mitigate pollution, has been discussed in every PWC Meeting held by VPT on a monthly basis and the Stevedores were instructed to make arrangements for covering the stacks to mitigate the pollution caused to the nearby residents in the port vicinity as well as in the city. In spite of the instructions given by VPT to the Stevedores, the Stevedores expressed that they have been putting their best efforts in stacking the cargoes. However, to cover the stacks with Tarpaulins, the cost is not in-built in their Stevedoring Agreement had with various importers/exporters.
		(e) It is also pertinent to mention that a case was filed against VPT in the National Green Tribunal (SZ) Chennai during April, 2015 by the Chaitanya Sravanthi, an Organisation registered with Societies

	<p>please explain as to how its circulars issued on 5 September 2015 and 30 September 2015 authorising the BOT operators to collect the levy of ₹5/tonne is in line with the statute position.</p>	<p>Registration Act 21 of 1860, praying the Hon'ble Tribunal to issue an Injunction order restraining VPT not to operate any Coal cargo whether by the importers or exporters out of its unit at port area and also issue an order on APPCB to take action against VPT for carrying operations.</p>
	<p>(c) As regard the PPP operator governed under the tariff guideline of 2008 and 2013, the upfront tariff is already approved by the Authority based on which the VPT would have invited bids and awarded the project. The VPT is well aware that the upfront/reference tariff fixed under tariff guidelines of 2008 and 2013 is only subject to annual indexation at the level prescribed in the relevant guidelines. In case the VPT has authorised any BOT /PPP operators governed under 2008/2013 guidelines to levy the cess, such authorization to charge levy will not be in line with the guidelines position and the Authority may not be in a position to ratify that action of the VPT.</p>	<p>(f) The Task Force team constituted by APPCB is monitoring the Port pollution regularly by visiting VPT operational areas and stackyards. They have been continuously mentioning in their reports that VPT has not complied with the directions on the coverage of dusty cargo stacks with Tarpaulins. Further, since VPT operational areas are near to the Airport, the stackyards are clearly visible while the flights are taking off and landing at Visakhapatnam. The Hon'ble Chief Minister of Andhra Pradesh has been mentioning the pollution of Port at various forums.</p> <p>(g) Since the situation warrants immediate measures for covering the stacks with Tarpaulins and the Trade is not taking any steps towards this end, VPT has thought of covering the stacks with Tarpaulins by engaging a Contractor and to charge the same on the Stevedores on per tonne basis and accordingly, the estimate/working has been done, wherein, the cost per tonne has been worked out to ₹31.64 ps. and the Trade was informed accordingly, stating that if the stacks are not covered with Tarpaulins, VPT will take steps and charge the Stevedores @ ₹31.64 per tonne.</p> <p>(h) During the discussions one of the trade firms/stevedoring firms has informed that M/s.Vizag Seaport Private Limited has implemented on a trial basis wherein it was worked out to ₹5.00 per tonne and VPT charging @ ₹31.64 per tonne is not at all justified.</p> <p>(i) Since the situation has aggravated, the M.P. of Visakhapatnam has personally visited VPT and meeting was convened with the Chairman and other officials of VPT and also with the Trade fraternity on 27.08.2015.</p> <p>(j) During the meeting held on 27.08.2015, the directions of Andhra Pradesh Pollution Control Board (APPCB) have been intimated to the Stevedores/PPP Operators and other Trade fraternity to cover 100% the dry bulk cargoes with Tarpaulins w.e.f. 25.09.2015.</p> <p>(k) The Trade further reiterated, stating that the proposed charges of VPT @ ₹31.64 per tonne is not at all justified, as it is working out only to ₹5.00 per tonne if they cover it on their own.</p> <p>(l) Accordingly, to mitigate the dust pollution, a decision was taken to cover all the dry bulk stacks with Tarpaulins by the Trade. Then, the Trade has requested that the coverage of stacks with Tarpaulins will cost them for deployment of men as well as materials for this purpose and the cost was not under the Stevedore's Agreement entered with their importers/exporters. Therefore, a decision was taken</p>
(v)	<p>The VPT to furnish a copy of the Board Resolution approving the said proposal of VPT.</p>	

		<p>to allow them to collect ₹5.00 per tonne and they requested VPT to take a decision to issue a Circular to collect ₹5.00 per tonne for coverage of cargo with Tarpaulins.</p> <p>(m) Further, the BOT/PPP Operators also informed that huge stacks are accumulated in their stacking areas as the cargo is stacked for more than the free time as envisaged in the Concession Agreement and the ground stock is accumulating to 1.82 to 2.00 Million Tonnes and thereby the infrastructure made available for suppression of dust, such as MDSS, Sprinklers, etc., are not able to cope up with the suppression of the dust and they are not in a position to incur additional expenditure on account of covering of stacks with Tarpaulins.</p> <p>(n) Considering the gravity of the situation and the urgent need to cover the stacks with Tarpaulins to mitigate the dust pollution, it was agreed to authorise the BOT/Stevedores/PPP Operators to charge a cess of ₹5.00 per M.T. and the cess will be levied on all dry bulk, import and export cargoes. BOT/PPP Operators/Stevedores/handling agents were requested to take immediate necessary action to cover all cargo stacks with Tarpaulins.</p> <p>Had VPT not taken steps as mentioned above, the situation which arose for Chennai Port Trust, i.e., banning of handling of coal cargo by the National Green Tribunal, may not be ruled out at VPT.</p> <p>(o) In view of the exigency of environmental issues, in-principle sanction of Chairman/VPT was obtained since the said proposal is mutually agreed by the Trade, the cost of coverage of cargo with Tarpaulins. The Trade have been notified through Circulars No.575 the cost of coverage of Tarpaulins which includes labour when it is performed by the Port Users. In case the Port Users are reluctant or fail to cover the Tarpaulin on bulk cargo stacks, VPT is left with no option except to cover it, duly undertaking the jobs of processing tender/finalization, drawing labour on permanent basis and keeping sufficient buffer stock of Tarpaulins by the contractors and the rate worked out to ₹1.59 ps. per tonne towards the cost of Tarpaulins and ₹30.15 ps. per tonne towards the cost of labour. However, VPT preferred port users to cover the stacks by themselves which worked out to ₹5.00 per tonne.</p> <p>(p) The subject proposal was placed before the Board in the Meeting held on 09.09.2016 and Board ratified the action taken. Copy of the Resolution is furnished.</p>
--	--	--

7.3. The VPT has requested to approve the proposal in view of the directions of APPCB to VPT to comply or else there is every possibility of stalling of bulk cargo handling operations in view of environmental problems being faced by the population in the vicinity of port. Further, it is to state that had VPT not taken steps as mentioned above, the situation which arose for Chennai Port Trust, i.e., banning of handling of coal cargo by the National Green Tribunal, may not be ruled out at VPT.

8.1. On perusing the information/clarifications furnished by the VPT vide its letter dated 18 October 2016, there were still some information gaps observed which were conveyed to VPT vide our letter dated 8 November 2016. The VPT vide its letter dated 8 December 2016 has furnished its response. A summary of the gaps observed by us and reply furnished by VPT are tabulated below:

Sl. No.	Information gaps observed by us	Reply furnished by VPT
(i)	<p>It is seen that with reference to the points mentioned in our letter dated 4 July 2016 at para 2 (iv)(a) and (b), the port has not addressed adequately in its letter dated 18 October 2016. Hence, the point made therein are reiterated. Further, the point mentioned in para 2(iv)(c) of our said letter is also reiterated.</p>	<p>As regards issuance of circular no.567 dated 5.9.2015 and 572 dated 30.9.2015 mentioned at para 2(iv) (a) and (b) of the TAMP letter dated 4.7.2016, it is to reiterate that a detailed explanation was given at paras 5 to 19 of VPT letter dated 18.10.2016, wherein it was clearly elucidated regarding the emergency situation which arose due to continuous monitoring by the Hon'ble Chief Minister of Andhra Pradesh with regard to the pollution at VPT, during various forums as well as the emergency meeting held by the Member of Parliament of Visakhapatnam, who had personally visited VPT and convened a meeting on 27.08.2015 with Chairman, other officials of VPT and the trade fraternity.</p> <p>During the above meeting, it was instructed to the Trade fraternity to ensure 100% coverage of all their dry bulk cargo stacks with tarpaulins, w.e.f. 25.09.2015 and accordingly the circular mentioned above was issued after the approval of Chairman/VPT. Further, during the VPT Board meeting held on 09.09.2016 the Board ratified the action taken, which was also communicated to TAMP vide VPT letter dated 18.10.2016 (para 20)</p>
(ii)	<p>Further, in our letter dated 4 July 2016 at para 2(iii), it was brought out that the proposal of VPT in the concluding para appears to be confusing and the port was requested to make it explicit. This point is also not sufficiently addressed by the port. Hence, the point 2(iii) of our letter dated 4 July 2016 is reiterated.</p>	<p>With regard to para 2(iii) of the TAMP letter dated 04.07.2016, explicit clarification was given at para 19 of this office letter dated 18.10.2016, which clearly stated as follows:</p> <p>“In view of the exigency of environmental issues, in-principle sanction of Chairman/VPT was obtained since the said proposal is mutually agreed by the Trade. After approval of Chairman/VPT, the trade have been notified through Circular no.572 duly authorizing the BOT Operators/Stevedores/Handling Agents to charge a cess of ₹5/- per MT and the cess to be levied on all dry bulk import and export cargoes. The BOT/PPP/Stevedores/Handling Agents were also requested to take immediate necessary action to ensure coverage of all bulk cargo stacks with tarpaulins”.</p> <p>Further, in case the Port users are reluctant or fail to cover the bulk cargo stacks with Tarpaulins, they were informed that, VPT would be left with no option except to cover it, by undertaking the jobs of (1) processing tender/finalisation, (2) drawing labour on permanent basis & (3) keeping sufficient buffer stock of Tarpaulins by the contractors. The rate worked out for the above is ₹1.59 ps/tonne towards the cost of Tarpaulins and ₹30.15 ps/tonne towards cost of the labour, thus accruing to a total of ₹31.74 (₹1.59 + ₹30.15) However, VPT preferred the port users to cover the stacks by themselves as the cost they would incur would be ₹5.00/tonne</p>

		only and they were also authorized to collect the same from their principals vide the Circular No.572.
--	--	--

8.2. The VPT has reiterated that had port not taken the emergency measures elucidated above as well as in its letter dated 18.10.2016, the situation which arose for Chennai Port viz., banning of handling coal cargo, may not be ruled out at VPT also.

9. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal of VPT dated 15 June 2016 alongwith VPT letter dated 18 October 2016 was forwarded to the concerned users/user organisations seeking their comments. The comments received from the users/user organisations were forwarded to VPT as feedback information. The VPT has not furnished its reply in spite of the reminder dated 26 December 2016.

10.1. A joint hearing in this case was held on 24 January 2017 at the VPT premises. At the joint hearing, the VPT and users /user associations have made their submissions.

10.2. At the joint hearing, Visakhapatnam Stevedores Association (VSA) and the users/user associations objected the proposal of the VPT to levy ₹31.74/tonne, if the port has to render the services of covering cargo by tarpaulin. Based on the demand made by users/user associations, the VPT agreed to withdraw the proposed rate. But, if trade does not do this activity, the port desires that there has to be some mechanism to enforce it. Hence, if it is not done by trade, port decides to get it done and recover the cost at actuals.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i) The proposal of the Visakhapatnam Port Trust (VPT) dated 15 June 2016 seeks approval of this Authority for levy of cess for covering all dry bulk cargo stacked in vicinity of port with Tarpaulins.
- (ii) The VPT has cited the following main reasons for seeking approval of this Authority for levy of cess by Stevedores/Handling Agents/BOT operators authorised by the VPT for covering dry bulk cargo stacked in vicinity of port with tarpaulins against levy of cess of ₹5 per tonne:
 - (a) The VPT is handling dusty cargos like Coal, Iron Ore, Fertilizers, Fertilizer raw materials and Manganese Ore etc. All these duty cargos are generating dust and creating pollution, which is hazardous to the life of people living in the vicinity of port.
 - (b) In spite of issuing circulars by Traffic Department, the covering of stacks is not being done regularly by the port users. Several complaints from the nearby residential colonies are being made for creating pollutions.
 - (c) The Andhra Pradesh Pollution Control Board (APPCB), noted that VPT is violating the directions of the APPCB issued from time to time and has issued show case notice as to why action should not be initiated against the port under the relevant Acts in the interest of Public Health and Environment.
 - (d) The Task Force team constituted by APPCB is monitoring the Port pollution regularly by visiting VPT operational areas and stackyards. They have been continuously mentioning in their reports that VPT has not complied with the directions on the coverage of dusty cargo stacks with Tarpaulins. Further, since VPT operational areas are near to the Airport, the stackyards are clearly visible while the flights are taking off and landing at Visakhapatnam.
 - (e) The Hon'ble Chief Minister of Andhra Pradesh has also stated that huge uncovered coal and other duty cargo at VPT is prime reason for unrest of the surrounding people. The Hon'ble M.P. of Visakhapatnam Constituency also discussed about various environmental issues with VPT officials, coal importers and their handling agents.
 - (f) A case has been filed against the VPT in the National Green Tribunal, Chennai praying the Hon'ble Tribunal to issue an injunction Order restraining the port not to operate any coal cargo and issue an Order to APPCB to take action against VPT for carrying operations.
 - (g) A resident filed a complaint to Hon'ble Minister for Environmental and Forest requesting to stay all the coal handling and connected activities within port area of VPT within 48 hours

from the date of receipt of complaint, till the establishment of entire infrastructure and compliance of statutory regulations.

It is in this backdrop, the VPT has filed the current proposal. The port has also forwarded the minutes of meeting had by the port with the stakeholders wherein it is recorded that all importers and exporters of bulk cargo present in the meeting have agreed to the proposed rate of ₹5 per tonne by 25 September 2015.

- (iii) The proposal of the port of June 2016 is in two parts. The Port in the proposal has sought approval for the authorisation granted by the port in September 2015 to Stevedores/Handling Agent/BOT operators/PPP operators to collect cess of ₹5/tonne for covering all dry bulk cargoes stacked in vicinity with Tarpaulins. The other part of the proposal of the port of June 2016 seeks approval of this Authority for the port to levy charge ₹31.74 /tonne comprising ₹1.59 tonne towards the cost of Tarpaulins + ₹30.15 tonne towards cost of the labour in case the Port users are reluctant or fail to cover the bulk cargo stacks with Tarpaulins, and port is forced to undertake this activity. The port in many places has stated ₹31.64/tonne instead of ₹31.74/tonne. As per the break up given by the port, arithmetically it works out to ₹31.74/tonne and hence the corrected figure is considered while analysing the case.

The VPT vide its letter dated 18 October 2016 has furnished the information/clarification sought vide our letter dated 4 July 2016. Subsequently, the VPT had furnished further clarification vide its letter dated 9 December 2016 on few information gaps which were not addressed by the port earlier. At the joint hearing held in this case on 24 January 2017 whilst the Visakhapatnam Stevedores Association (VSA) and the trade accepted the proposal of the port authorising Stevedores/Handling Agent/BOT operators/PPP operators to collect cess of ₹5/tonne for covering all dry bulk cargoes stacked in vicinity with Tarpaulins, they strongly objected the proposal of the VPT to levy ₹31.74/tonne, if the port has to render the services of covering cargo by tarpaulin. The VSA pointed out that the proposed rate of ₹31.74/tonne to be collected by the port is unrealistic and low. They have argued that the VPT has, for arriving at the proposed rate, considered the life of tarpaulin to be 1 year whereas based on their experience does not last for more than 3 vessels. According to VSA, if this position is corrected, the rate works out to ₹120/- per tonne instead of ₹31.74 per tonne proposed to be levied by the port. The port has justified its calculation saying that the port envisages to use tarpaulin of 120 GSM whilst the stevedores may be using lower GSM.

Ironically, it is seen from the position reported by the VPT that during the discussions the port had with the trade, the trade stated that the proposed charges of VPT @ ₹31.64 per tonne is not at all justified as it has worked out to only ₹5.00 per tonne, if they cover it on their own.

Notwithstanding the above position, in view of the strong objection of the VSA and the trade on the proposal of the VPT to levy ₹31.74/tonne, if the port has to render the services of covering cargo by tarpaulin and based on the demand made by users/user associations, the VPT at the Joint hearing withdrew its proposal to collect ₹31.74 tonne. At the same time, the VPT has categorically stated that the Stevedores/Handling Agents/PPP operators/BOT operators should cover dusty cargo with tarpaulin. If the trade does not do this activity, the port has emphatically stated that there has to be some mechanism to enforce discipline in the port which is mainly to control environmental pollution measure. Hence, the port has proposed that in case the trade does not cover the dusty cargo in the vicinity of the port with tarpaulin, the port will get it done and recover the cost at actuals from the concerned.

- (iv) Clause 5.7.1. of the Working Guidelines issued by this Authority to operationalise the Tariff Policy 2015, stipulates the methods for tariff determination whenever a specific tariff for a service/cargo is not available in the SOR, of a particular port. In that case, the concerned Major Port Trust can adopt tariff if any fixed for comparable cargo/equipment/service in any other Major Port Trust, else file the proposal for notification of tariff for the said new cargo/equipment/service with reference to optimal capacity assessed following the principles of 2008 guidelines or based on rated capacity or technical specification of service/facility/equipment. If determination of tariff based on the above prescribed options is not possible, then the Major Port Trusts can propose rates based on Cost plus 16% return formula giving sufficient reasons.

From the cost details furnished by the port, it is seen that the total the cost per tonne is worked out by port at ₹5.77 per tonne. The cost calculation does not capture any return as the port does not envisage any capital cost for providing this service.

The port has proposed the rate at ₹5 per tonne. It is to be seen that the proposal of the VPT is mainly to curb environmental pollution created by handling of dusty cargo at VPT. Moreover, the proposal filed

by the port is after series of discussion with the trade. The trade has agreed to the proposal of the port for collection of ₹5/- per tonne for providing the service of covering dusty cargo with tarpaulin to mitigate the environmental pollution in the port for the reasons stated in para 2 above. Moreover, the port had already issued circular in September 2015 authorising Stevedores/Handling Agents/BOT operators to cover dusty cargo with tarpaulin and had also authorised them to collect ₹5/- per tonne for rendering this service. The port has informed that M/s.Vizag Seaport Private Limited has implemented on a trial basis wherein it was worked out the rate at ₹5.00 per tonne.

The port has also drawn reference to the Mormugao Port Trust (MOPT) where covering all stack of dry bulk cargoes with the tarpaulins as a short term measure was initiated and reported to be successful and effective measure for mitigating pollution. As rightly stated by the VPT, the MOPT has in the current general revision proposal proposed dust suppression levy of ₹4 per tonne on all cargoes excluding containers and liquid cargo handled at MOPT berths (excluding PPP Operators) which was duly approved by this Authority.

In view of the above position and recognising that the covering of dusty cargo stacks with Tarpaulins is to mitigate environmental pollution and is mooted in view of serious observations by the APPCB and also recognising that the proposed rate is agreed by the trade and has been approved by the VPT Board, this Authority is inclined to endorse the proposal of the port for levy of fee of ₹5 per tonne leviable by the stevedores and the handling agents for covering dry bulk cargo stacking in the vicinity of the port with Tarpaulins. As regards the proposal of the port authorising BOT/PPP operators to collect ₹5 per tonne for covering dry bulk cargo stacking cargo with Tarpaulins, it is discussed in the subsequent paragraphs.

- (v) (a) The port has issued Circular No.567 dated 5 September 2015 to all port users authorising BOT/PPP operators to charge cess of ₹5/- per MT on all dry bulk import/export of coal with effect from 25.9.2015. Subsequently the VPT has issued another circular No.572 dated 30 September 2015 stating that VPT proposes to TAMP for levy of cess of ₹5/- per MT and levy the same in anticipation of approval. The VPT in the said circular has authorised the BOT operators/stevedores/Handling Agents to charge a cess of ₹5/- per MT on all dry bulk import and export cargoes.
- (b) It is seen from the circular No.567 dated 5 September 2015 and 572 dated 30 September 2015 issued by the port, that the port has, apart authorising Stevedores/Handling Agents to levy cess of ₹5/- per MT, also authorised BOT operators to charge the same for covering of dry bulk import and export cargo with tarpaulin.

The port has stated that the tariff goes exorbitantly high if ports gives the work of covering cargo with tarpaulin on contract. So the port felt that let Stevedoring/PPP operators/BOT operators do the work of covering cargo with tarpaulin themselves and, therefore, authorized them to collect ₹5/tonne by issuing a circular trade.

As per the Section 42 (3) and (4) of the Major Port Trust (MPT) Act 1963, the BOT operators authorised by the Major Port Trust to provide services listed in the relevant section of the Act cannot charge or recover any tariff unless it is notified by this Authority in the Gazette of India. For this purpose, BOT operator who is governed under the Tariff Guidelines 2005 needs to approach this Authority with a proposal seeking approval of the rates. As regards the BOT operators governed under the tariff guidelines of 2008 and 2013, based on the upfront tariff approved by this Authority the VPT would have invited bids and awarded the project. The VPT is well aware that the upfront/reference tariff fixed under tariff guidelines of 2008 and 2013 is only subject to annual indexation at the level prescribed in the relevant guidelines. The VPT was requested to explain as to how its circulars issued on 5 September 2015 and 30 September 2015 authorising the BOT operators to collect the levy of ₹5/tonne is in line with the statute and the guideline position.

The port has clarified that earlier the Ministry of Environment (MOE) did not insist to cover cargo with tarpaulin. Spraying water was sufficient. Now, MOE is insisting to cover cargo with tarpaulin. The upfront/reference tariff sought by the port at the relevant point of time in the past did not envisage covering of cargo with tarpaulin as this is the requirement insisted by MOE now which was not there earlier as reported by the port. This position is relied upon by this Authority.

The port has stated that considering the gravity of the situation and the urgent need to cover the stacks with Tarpaulins to mitigate the dust pollution, the port has authorised the BOT/PPP Operators to charge a cess of ₹5.00 per M.T. on all dry bulk, import and export cargoes for covering it with tarpaulin. The port has categorically stated that had VPT not taken steps as

mentioned above, the situation which arose for Chennai Port Trust, i.e., banning of handling of coal cargo by the National Green Tribunal, could not be ruled out at VPT.

In view of the strong reasons cited by the port and also for the reasons brought out in para 12(ii) above, this Authority being a national level Regulatory Body cannot ignore the environmental concern voiced by the other regulatory body on the Environment. In fact, the proposal mooted by the port is a measure to control environmental pollution for various reasons cited by the port and also recognising that the proposal is after consultation with the trade and is approved by its Board, this Authority approves the proposal of the port authorizing the BOT operators to collect ₹5/- per tonne for covering dry bulk cargo with tarpaulin. This Authority while approving the said proposal of the port categorically makes it clear by way of abundant caution that this should not be cited as a precedent by any other Major Port or BOT operators governed under the 2008 guidelines and 2013 guidelines for seeking tariff for any other item or service for whatsoever reasons. This proposal of the VPT for coverage of the BOT operators for levy of ₹5 per tonne is approved solely to address the environmental issue raised by the APPCB.

- (c) Recognising that the proposal filed by port is after detailed discussion with the trade to take care of environmental issues in the port and the trade has given consent on the proposal of the VPT authorising Stevedores/Handling Agents, BOT operators to collect ₹5/- tonne for covering dry bulk cargo with tarpaulin and also that the proposal of the VPT has been approved by the Board of Trustees, this Authority is inclined to approve the proposal submitted by the port. This Authority does not go into the details about the mutually agreed conditions and situation under which the rate has been agreed by the concerned parties. Any matter which may arise on this account will be for the port and the concerned parties to resolve mutually between themselves.
- (d) As per clause 5.7.2. and 5.7.3. of the Working Guidelines to the Tariff Policy, 2015, the port is to forward the proposal for notification of rate for the new facility or a new service to this Authority at least 60 days prior to the expected date of commissioning of the new cargo facility/service. Simultaneously, with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified. It is, however, seen that the VPT has issued the circulars to the concerned port users on 5 September 2015 and subsequently a modified circular in 15 September 2015 authorising the Stevedores/Handling Agents/BOT operators to immediately cover the dry bulk cargo with tarpaulin and levy the cess of ₹5 per MT for that service.

However, the VPT approached this Authority with the proposal only in June 2016 instead of filing the proposal immediately at that point of time. When requested the VPT to clarify how the approach adopted by VPT falls in line with the clause 5.7.2 and 5.7.3 of the Working Guidelines, the VPT has cited various reasons and exigency in view of which the port has issued the circular to the trade. The port has further stated that Trade has requested the port that the coverage of stacks with Tarpaulins will cost them for deployment of men as well as materials for this purpose and the cost was not under the Stevedore's Agreement entered with their importers/exporters. Therefore, the port has stated that port has issued circulars allowing them to collect ₹5.00 per tonne. The port has sought ratification of its action of authorizing stevedores/handling agent/PPP operator to charge ₹5/tonne in emergent circumstances. In view of the emergent circumstance brought out by the port and recognising that the rate is arrived after discussion by the port with the concerned parties and agreed by them, this Authority ratifies the above action taken by the port which is mainly to control environment pollution.

- (vi) As stated earlier, VPT categorically stated that the Stevedores/Handling Agents/PPP operators/BOT operators should cover dusty cargo with tarpaulin for which it has sought approval of ₹5/tonne. If the trade does not do this activity, the port has emphatically pointed out there has to be some mechanism to enforce this discipline in the port which is mainly to control environmental pollution measure. Hence, the port proposed that in case the trade does not cover the dusty cargo in the vicinity of the port with tarpaulin, the port will get it done and recover the cost at actuals from the concerned agency.

Recognising that the proposal of the VPT to recover the cost at actuals is only to enforce discipline and it is only to act as a deterrent so that the Stevedores/handling agents/BOT operators provide this service, this Authority approves the same.

13.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority accords approval to insert the following provision in the existing Scale of Rates of VPT at Section 4 – Cargo related charges as Section 4.8:

“4.8. Levy for Covering Dusty Cargo within the vicinity of the port with Tarpaulin:

- 4.8.1. Levy of ₹5 per tonne by Stevedores/Handling Agents and BOT operators authorised by the VPT for undertaking the service of covering all dusty import and export cargo within the vicinity of the port with Tarpaulins.
- 4.8.2. If Stevedores/Handling Agents and BOT operators authorised by the VPT do not cover all the dusty import and export cargo within the vicinity of the port with Tarpaulins, then the port will get it done and recover the actual cost of covering all dusty import and export cargo with Tarpaulins from the concerned.”

13.2. The Authority ratifies the action of the port of authorising stevedores/Handling Agents and BOT operators to collect ₹5 per tonne from the date of levy in terms of the circular issued by the port to the trade in this regard.

13.3. The VPT is directed to amend the existing SOR suitably.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./02/17]